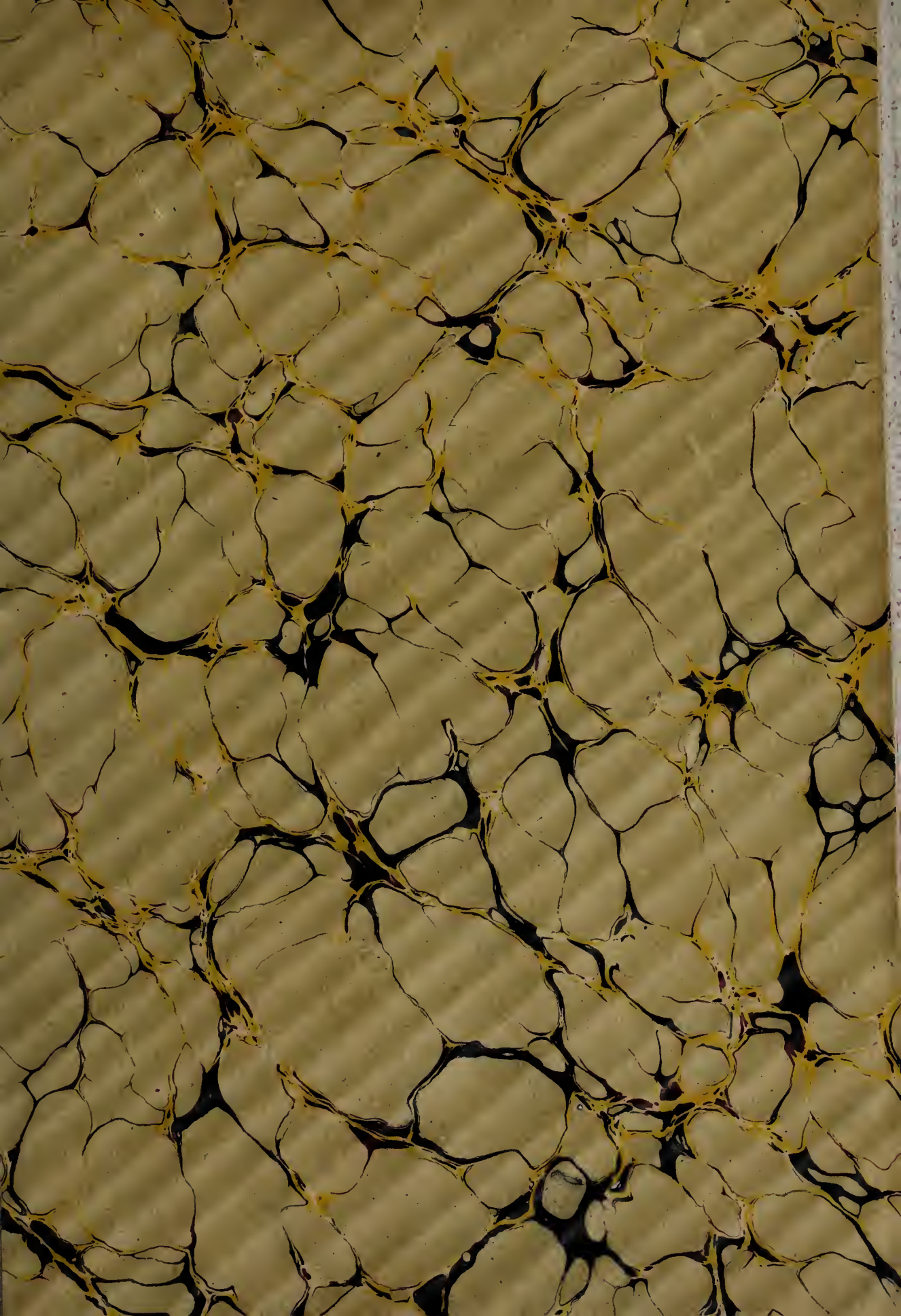


Exposition Universelle de 1900

NOTICE

SUR

L'Exposition Centennale

DES

MOYENS DE TRANSPORT

PARIS — MCMI

C. F. F.

NOTICE

SUR

L'EXPOSITION CENTENNALE

des

MOYENS DE TRANSPORT

Digitized by the Internet Archive
in 2018 with funding from
Getty Research Institute

https://archive.org/details/noticesurlexposi00expo

1160

EXPOSITION UNIVERSELLE DE 1900
EXPOSITION CENTENNALE
DES CLASSES 30 ET 31 RÉUNIES

NOTICE

SUR

L'EXPOSITION CENTENNALE

des

MOYENS DE TRANSPORT

PUBLIÉE PAR LES SOINS DU COMITÉ D'INSTALLATION POUR SERVIR DE COMPTE RENDU ET DE RAPPORT SUR CETTE EXPOSITION RÉTROSPECTIVE.

PARIS
LIBRAIRIE HACHETTE ET Cie
79, BOULEVARD SAINT-GERMAIN, 79

1901

Fb 260
COMITÉ FRANÇAIS DES EXPOSITIONS À L'ÉTRANGER
N° 569
BIBLIOTHÈQUE

EXPOSITION UNIVERSELLE INTERNATIONALE

DE 1900

SECTION FRANÇAISE

Commissaire général de l'Exposition

M. Alfred PICARD.

Directeur général adjoint de l'Exploitation, Chargé de la Section française

M. Stéphane DERVILLÉ.

Délégué au service spécial des Musées Centennaux

M. François CARNOT.

Architecte des Musées Centennaux

M. Jacques HERMANT.

NOTICE

SUR

L'EXPOSITION CENTENNALE

des

MOYENS DE TRANSPORT

INTRODUCTION

L'ORGANISATION générale de l'Exposition de 1900 comportait, à côté de chaque classe, un musée centennal représentant l'histoire du produit ou de l'objet exposé, depuis le commencement du siècle jusqu'à nos jours.

Dès les premières réunions, consacrées par nos Comités à l'étude de la disposition la meilleure à adopter pour une exposition rétrospective, il fut reconnu qu'en ce qui concerne les Classes 30 et 31, représentant respectivement : la Carrosserie, les Automobiles et les Cycles, la Sellerie et la Bourrellerie, il conviendrait absolument de les réunir en une seule exposition, cette combinaison devant permettre de présenter quelques équipages attelés, qui devaient former un ensemble plus attrayant à l'œil que la voiture vue seule d'un côté, séparée du harnais qui devait la compléter.

Cette décision prise à l'unanimité dans les deux Commissions d'admission nommées pour cette organisation, la question fut portée devant l'Administration supérieure, qui donna son plein assentiment à la réunion proposée, et, par suite, il fut établi un comité unique d'installation pour l'Exposition centennale des Classes 30 et 31 [1].

Le Comité d'installation fut immédiatement d'avis que, tout en se

---

1. Ce Comité fut composé de MM. Bixio, président; comte de Cossé-Brissac et Mühlbacher, vice-présidents ; Kellner, rapporteur; de L'Ecluse, trésorier; Cottenet, président de la Classe 30; Roduwart, président de la Classe 31 ; Bernard, Manceaux Duchemin, Poincelet

conformant à l'idée centennale du programme de l'Exposition, qui était la règle absolue, pour présenter quelque chose de tout à fait intéressant, il fallait, par quelques spécimens bien choisis, remonter un peu plus haut, tout en agissant avec beaucoup de discrétion.

Le problème qui se posait à nous était de réunir le plus grand nombre de véhicules de toutes sortes ayant servi depuis 1800, d'objets divers se rattachant aux transports, de tableaux, de gravures, de photographies, afin de présenter l'historique centennal, aussi complet que faire se pourrait, des moyens de locomotion.

Le champ, quoique restreint au siècle, était vaste, car le XIXe siècle est certainement celui qui a vu se produire le plus colossal développement des moyens de parcourir la terre, soit isolément, soit en commun, de se déplacer commodément, soit dans une ville, soit dans un pays, soit dans le monde entier. Il s'est produit, en effet, depuis 1800, un développement et un perfectionnement considérables des malles-postes et diligences; la découverte des applications de la vapeur nous a fait assister à la création des chemins de fer, et nous avons vu naître les omnibus, les tramways. Le carrosse, autrefois possédé par de très rares privilégiés, s'est démocratisé par la voiture de louage et le fiacre. Et voici qu'il nous est donné d'assister à une nouvelle transformation presque aussi considérable, celle de l'utilisation de la carburation du pétrole et de l'énergie électrique pour substituer la traction mécanique à la traction animale. Nous avons vu l'électricité se substituer à la vapeur pour les chemins de fer, donner un développement fabuleux aux tramways mécaniques successeurs des omnibus à chevaux, et permettre, conjointement avec le pétrole, la modification de nature de traction pour la voiture de luxe, le fiacre lui-même, les transports de marchandises, le matériel de guerre, etc. Nous n'oublions certes pas, dans cette revue des progrès des transports au XIXe siècle, l'invention du cycle, de la bicyclette et du motocycle, qui ont précédé, accompagné et suivi l'automobilisme.

Pour présenter un tableau complet et méthodique de toutes les extraordinaires transformations des moyens de transport terrestre qui se sont produites durant ce siècle si fécond, il nous aurait fallu un emplacement colossal qu'il était impossible de nous accorder et un budget non moins important.

La force des choses nous a donc contraints à réduire singulièrement notre programme, et à chercher à faire de notre mieux, avec un espace et un budget restreints, quelle que fût l'extrême bonne volonté de l'Administration à notre égard.

PLANCHE I. — Vue des salons où étaient exposés les dessins, photographies, etc.

conformément à l'idée centennale du programme de l'Exposition, qui était en toute absolue, pour présenter quelque chose de tout à fait [illegible], d'offrir, par quelques spécimens bien choisis, remonter un [illegible] tout en agissant avec beaucoup de discrétion.

Le problème qui se posait à nous était de réunir le plus grand [illegible] de véhicules de toutes sortes ayant servi depuis 1800, d'objets divers se rattachant aux transports, de tableaux, de gravures, de photographies, afin de présenter l'historique centennal, aussi complet que faire se pourrait, des moyens de locomotion.

La [illegible] quoique restreint au siècle, était vaste, car le XIXe siècle est incontestablement celui qui a vu se produire le plus colossal développement [illegible] de parcourir la terre, soit isolément, soit en commun, de se déplacer commodément, soit dans une ville, soit dans un pays, soit dans le monde entier. Il s'est produit, en effet, depuis 1800, un développement et un perfectionnement considérables des malles-postes et diligences; la découverte des applications de la vapeur nous a fait assister à la création des chemins de fer, et nous avons vu naître les omnibus, les tramways. Le carrosse, autrefois possédé par de très rares privilégiés, s'est démocratisé par la voiture de louage et le fiacre. Et voici qu'il nous est donné d'assister à une nouvelle transformation presque aussi considérable, celle de l'utilisation de la carburation du pétrole et de l'énergie électrique pour substituer la traction mécanique à la traction animale. Nous avons vu l'électricité se substituer à la vapeur pour les chemins de fer, donner un développement fabuleux aux tramways mécaniques successeurs des omnibus à chevaux, et permettre, conjointement avec le pétrole, la modification de nature de traction pour la voiture de luxe, le fiacre lui-même, les transports de marchandises, le matériel de guerre, etc. Nous n'oublions certes pas, dans cette revue des progrès des transports au XIXe siècle, l'invention du cycle, de la bicyclette et du motocycle, qui ont précédé, accompagné et suivi l'automobilisme.

Pour présenter un tableau complet et méthodique de toutes les [illegible] transformations des moyens de transport terrestre qui se sont produites durant ce siècle si fécond, il nous aurait fallu un emplacement colossal qu'il était impossible de nous accorder et un budget non moins important.

La force des choses nous a donc contraints à réduire singulièrement notre programme, et à chercher à faire de notre mieux, avec un espace [illegible] restreints, quelle que fût l'extrême bonne volonté de l'Administration à notre égard.

PLANCHE I. — **Vue des salons où étaient exposés les dessins, photographies, etc.**

Pl. I

C. F. E

PLANCHE 2. — Vue des salons où étaient exposés les dessins, photographies, etc.

C. F. E.

PLANCHE 2. — **Vue des salons où étaient exposés les dessins, photographies, etc.**

Pl. 2

C. F. E

Ne pouvant donc entreprendre l'histoire complète de toutes les transformations survenues, nous avons dû nous restreindre à rechercher tous les modèles ou spécimens que nous pouvions nous procurer et à les grouper, hélas ! avec mille lacunes.

L'emplacement qui nous était attribué dans le Palais des Transports au Champ de Mars était partagé en deux parties par une voie centrale ; nous avons adopté comme dispositif de border cette voie par une série de chaises à porteurs et de traîneaux, formant une sorte de colonnade ou d'allée de tombeaux pompéienne, et d'occuper les deux emplacements carrés déterminés par cette voie en y plaçant, du mieux possible, les spécimens de voitures qui nous étaient offerts par les collectionneurs très bienveillants.

Le défaut d'espace nous interdisait un classement méthodique par époque, auquel nous aurions singulièrement tenu au point de vue de la présentation historique.

Le musée rétrospectif étant le complément de l'exposition moderne, nous avions été unanimement d'accord pour n'établir aucune séparation entre les deux expositions, l'une étant la continuation de l'autre. Nous avions simplement placé entre nous, à la limite, des tables sur lesquelles étaient posés une série de petits modèles de voitures ou de sellerie.

Nous avions fait établir sur les bas-côtés des cloisons en planches formant une série de douze petits salons pouvant recevoir les tableaux, gravures, estampes, photographies, pièces détachées et harnais dont nous disposions.

Nous avions espéré pouvoir établir au moins là un ordre tout à fait chronologique. Nous voulions consacrer deux salons aux pièces antérieures au XIXe siècle, puis réunir ensemble celles de 1800 à 1810, et ainsi de suite par périodes de dix années jusqu'à 1889.

Mais il ne nous a pas été possible de suivre absolument et rigoureusement cette méthode, dont l'application aurait exigé plus de place et de temps que nous n'en avions à notre disposition pour l'installation.

Enfin, d'après l'organisation établie, notre exposition devait se rejoindre avec l'exposition du Tourisme et des Voyages, plus particulièrement confiée à M. Manceaux Duchemin, ainsi qu'à l'exposition des Ballons. Nous avons été assez heureux pour obtenir, grâce au chaleureux appui que nous a donné M. Hermant, le très distingué architecte du Palais du Génie civil, l'autorisation de placer au milieu même de la grande voie transversale des équipages attelés et conduits qui nous paraissaient devoir produire un excellent effet.

Il nous a été ainsi possible de mettre en regard l'un de l'autre, et en opposition, deux magnifiques équipages de gala des XVIIIe et XIXe siècles, et de placer plusieurs litières ou chaises à porteurs, avec les chevaux attelés, les cochers, laquais et porteurs, qui ont donné beaucoup d'animation à l'Exposition rétrospective.

Telles sont les règles que nous avions adoptées pour l'organisation de l'Exposition et que nous avons suivies, grâce au concours financier et moral de l'Administration supérieure, qui ne nous a pas fait défaut un seul instant.

Nous conserverons toujours un sentiment de profonde gratitude pour M. le Président Dervillé, directeur adjoint de l'Exposition, dont les encouragements et les conseils éclairés nous ont seuls permis de mener à bien notre entreprise.

C'est un devoir pour nous de remercier tout particulièrement MM. François Carnot, délégué aux Musées centennaux; Lebarbier de Tinan, sous-délégué, et Hermant, architecte du Palais, de l'appui que nous avons trouvé auprès d'eux et de leur précieux concours qui ont puissamment contribué au succès de notre œuvre.

La mission des organisateurs d'une exposition rétrospective est délicate et compliquée entre toutes. Il faut rechercher et découvrir les objets qui peuvent présenter un intérêt; il faut ensuite obtenir des heureux possesseurs de ces objets qu'ils consentent à s'en dessaisir, et enfin il faut veiller au transport de pièces souvent extrêmement précieuses.

Tous les membres du Comité d'installation ont déployé à l'envi un zèle, un tact, une ingéniosité, une constance à toute épreuve, et il est bien agréable pour nous de trouver l'occasion de les remercier très vivement et de leur donner un juste tribut d'éloges, nous faisant ainsi l'interprète des exposants et des visiteurs, qui ont afflué.

L'Administration supérieure, comme les exposants eux-mêmes, ont exprimé au Comité d'installation le vif désir de voir conserver un souvenir de cette réunion d'objets si intéressants, qui vont être de nouveau éparpillés, et nous avons été priés de faire une courte notice, en reproduisant également par la photographie un certain nombre de pièces choisies. Les membres du Comité n'ont point voulu se dérober à cette nouvelle tâche, et ils ont accepté de répartir entre eux la besogne, suivant leur compétence spéciale, et c'est de cette collaboration qu'est sortie la présente brochure, destinée à être offerte aux exposants qui ont consenti à faire profiter le public de la vue si agréable des magnifiques objets qu'ils ont bien voulu prêter pendant tant de mois à l'Exposition Universelle de 1900.

Nous ne saurions terminer ces lignes sans nous faire les interprètes du vœu général que nous avons recueilli de la bouche des visiteurs.

L'Exposition rétrospective des moyens de transport a eu incontestablement un très grand succès, et nous avons entendu maintes et maintes fois exprimer le regret qu'on n'ait point encore organisé un Musée permanent qui pourrait être si intéressant. Des exposants eux-mêmes émettaient le vœu que cette création prît corps et se déclaraient prêts à faire don à ce Musée d'objets importants et intéressants.

On disait avec juste raison que, si l'on avait chance d'aboutir, il fallait se hâter, parce que, plus on irait, plus il serait difficile de trouver des carrosses, des voitures, des traîneaux, des chaises à porteurs des XVIIe et XVIIIe siècles. Le temps fait disparaître ces objets, ils sont d'une nature encombrante, ne sont conservés que dans certains châteaux, d'où ils ne tardent pas à disparaître, soit par vétusté, manque de soins, ou dispersion par suite de partages ou d'héritages.

Nous devons signaler à ceux qu'une pareille idée pourrait séduire que nous avons entendu parler de différents côtés de plusieurs emplacements qui pourraient convenir à une installation de cette nature. Le premier est le sous-sol du Petit Palais des Champs-Élysées, si la Ville consentait à y installer un Musée des transports. Il est certain que cet emplacement ne sera pas toujours facilement utilisable pour des expositions de Beaux-Arts et qu'il se prêterait très bien à l'installation de collections de ce genre.

On a parlé également du château de Fontainebleau qui dépend de l'État et de Chantilly qui appartient à l'Institut.

Il est évident que, pour un Musée aussi spécial, l'éloignement de Paris ne serait pas un obstacle.

Il existerait, notamment à Chantilly, un emplacement magnifique, qui est, dit-on, complètement inoccupé : c'est le bâtiment des écuries.

Nous en avons suffisamment dit sur ce sujet; si l'idée était adoptée, il est certain qu'on trouverait les locaux nécessaires, les bonnes volontés et les objets précieux libéralement donnés.

Puisse ce vœu se réaliser !

Nous cédons maintenant la place à nos distingués collaborateurs pour qu'ils puissent rendre compte chacun, avec leur compétence toute spéciale, leur connaissance des objets et leur amour de l'art sous toutes ses formes, des merveilles qui nous ont été confiées.

MAURICE BIXIO.

Petit modèle du Carrosse ayant servi au Sacre de Louis XV.

(*Musée de Cluny.*)

La Carrosserie

A l'Exposition rétrospective de 1900

En 1889, l'Exposition rétrospective des voitures, adjointe à l'Exposition contemporaine, était très importante et comprenait tous les moyens de transport usités depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours. M. Bixio, qui avait été chargé de cet intéressant travail, s'en acquitta avec tout le savoir qu'on lui connaît et dont il vient de donner une nouvelle preuve dans l'organisation de l'Exposition dernière. Il avait pris, comme point de départ, le sentier, qui est bien le premier moyen de locomotion, et était remonté à 20000 ans avant Jésus-Christ, pour en arriver aux moyens de transport les plus récents. Le succès de cette Exposition fut très grand.

Cette fois-ci, nous avons dû nous borner, et, en suivant à la lettre le programme de M. Picard, nous devions ne nous en tenir qu'aux moyens de locomotion en usage dans ce dernier siècle. Cependant, grâce à la bienveillance de M. le Commissaire général, nous avons pu élargir notre cadre, joindre le siècle précédent au nôtre et montrer, par là, tous les derniers progrès accomplis dans les moyens de transport. Les collectionneurs ont aimablement répondu à notre appel et ne sauraient assez mériter nos plus sincères et reconnaissants remerciements.

Nous ne pouvons détailler ici tous les objets qu'on a bien voulu nous confier; du reste, la nomenclature ci-jointe en donne la liste complète : nous voulons seulement donner une idée des plus curieux, et nous nous trouverons grandement récompensés de notre travail si nous avons réussi à le rendre quelque peu intéressant. Notre rôle doit se borner à décrire succinctement les voitures, les traîneaux et les gravures. C'est dans cet ordre que nous nous proposons de passer cette revue en réclamant la plus grande bienveillance.

I. LES VOITURES

En tant que voitures, les XVIIe et XVIIIe siècles étaient représentés par deux grands carrosses dont les roues aux bandages de fer en plusieurs pièces indiquaient assez l'âge.

Celui qui, par son aspect, sa construction, rappelait le plus les carrosses du grand siècle, était le carrosse dit « des Princes d'Espagne ». Cependant, s'il faut en croire les mémoires du cardinal de Bausset, ce carrosse ne date pas de cette époque : ce ne serait qu'une copie. On lit en effet, page 217, tome I : « Les carrosses de Leurs Majestés catholiques, *faits sur les mêmes modèles que ceux du temps de Louis XIV*, qui avaient servi à l'entrée de Philippe V en Espagne, présentèrent un singulier contraste avec les carrosses français[1]. » Ce serait dans ce carrosse que le roi d'Espagne Ferdinand VII, l'infant Don Carlos et Don Antonio, firent le voyage de Madrid à Valençay, où ils furent internés par ordre de Napoléon Ier et où ils séjournèrent de 1808 à 1814. En voyant le brimbalement de tout l'avant-train, on se demande comment cette voiture put faire un tel trajet ? Ce carrosse, très lourd, plutôt disgracieux, au gondolage de caisse en forme de S très heurté, est monté sur deux fortes flèches en bois, sans ressorts, et est suspendu seulement sur de grosses soupentes en cuir passant sous la caisse, de chaque côté. Les courroies de guindage destinées à empêcher la caisse d'osciller trop fortement à droite ou à gauche sont fixées dans le haut de la caisse et descendent sur les côtés. Ce carrosse est muni de roues massives dont celles d'arrière ont jusqu'à 2 mètres de diamètre et dont le bandage en fer est formé de plusieurs morceaux non soudés ensemble. Il donne bien une idée des carrosses dont on se servait sous Louis XIV. Ceux qui précédèrent, et qu'on appelait des coches, n'avaient pas en effet de côtés pleins ; ils n'étaient que munis de rideaux en étoffe ou en cuir tout autour de la partie supérieure de la voiture et dans la partie inférieure des portes où ils formaient ce qu'on nommait les mantelets. On enlevait ces derniers pour monter dans le coche ou la coche, car, alors, on n'était pas plus fixé sur le genre de ce véhicule qu'on ne l'est actuellement sur celui d'automobile. On se rappelle que c'est dans un carrosse de ce genre que fut assassiné Henri IV en 1610. Le maréchal de Bassompierre fut le premier à en avoir un avec des glaces sur les côtés, avec cocher devant et laquais par derrière. On dit qu'il le rapporta d'Italie en 1599. C'est de cette même époque et du même pays que date l'un des magnifiques carrosses (6951) que l'on voit au Musée de Cluny et qui aurait appartenu au pape Paul V Camille Borghèse (1605-1621).

Pour terminer la description du carrosse des princes d'Espagne, nous ajouterons que la caisse est dorée, le train rouge rehaussé d'or et

1. Note communiquée par M. de L'Écluse.

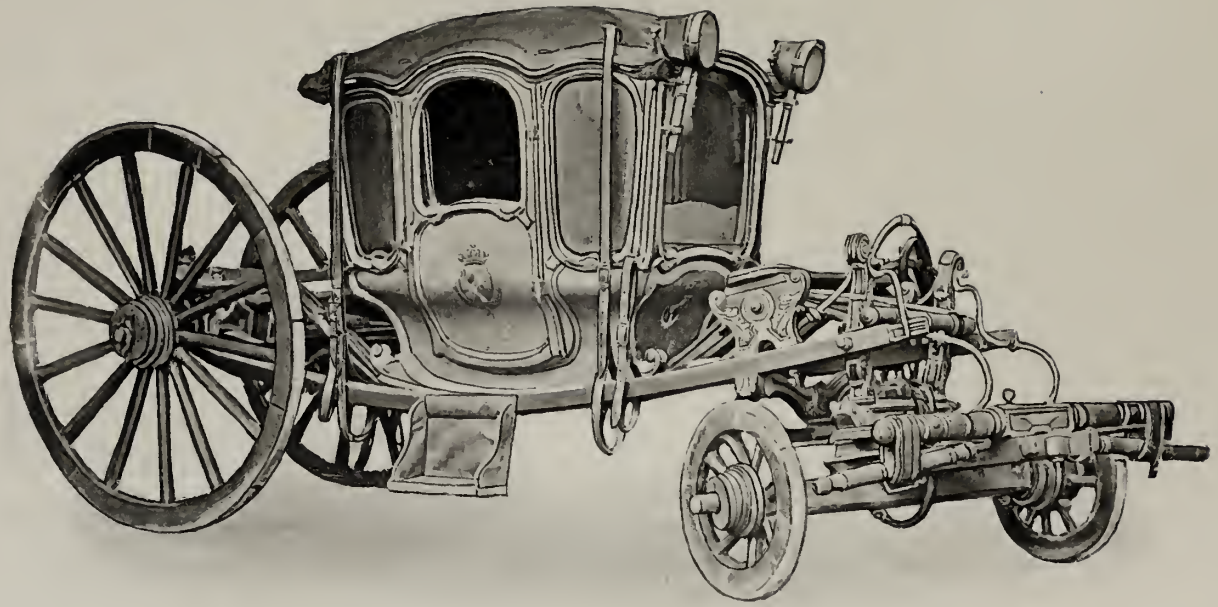
PLANCHE 3. — N° 752. Carrosse dit « des Princes d'Espagne » (Époque Louis XIV, XVIII siècle).

Celui qui, par son aspect, sa construction rappelait le plus les carrosses du grand siècle, était le carrosse dit « des Princes d'Espagne ». Cependant, s'il faut en croire les mémoires du cardinal de Bausset, ce carrosse ne date pas de cette époque : ce ne serait qu'une copie. On lit en effet, page 217, tome I : « Les carrosses de Leurs Majestés catholiques, *faits sur les mêmes modèles que ceux du temps de Louis XIV*, qui avaient servi à l'entrée de Philippe V en Espagne, présentèrent un singulier contraste avec les carrosses français[1]. » Ce serait dans ce carrosse que le roi d'Espagne Ferdinand VII, l'infant Don Carlos et Don Antonio, firent le voyage de Madrid à Valençay, où ils furent internés par ordre de Napoléon Ier et où ils séjournèrent de 1808 à 1814. En voyant le brimbalement de tout l'avant-train, on se demande comment cette voiture put faire un tel trajet? Ce carrosse, très lourd, plutôt disgracieux, au gondolage de caisse en forme de S très heurté, est monté sur deux fortes flèches en bois, sans ressorts, et est suspendu seulement sur de grosses soupentes en cuir passant sous la caisse, de chaque côté. Les courroies de guindage destinées à empêcher la caisse d'osciller trop fortement à droite ou à gauche sont fixées dans le haut de la caisse et descendent sur les côtés. Ce carrosse est muni de roues massives dont celles d'arrière ont jusqu'à [illegible] mètres de diamètre et dont le bandage en fer est formé de plusieurs [illegible]. Il donne bien une idée des carrosses [illegible] Louis XIV. Ceux qui précédèrent, et qu'on [illegible], n'avaient pas en effet de côtés pleins; ils n'étaient [illegible] de rideaux en étoffe ou en cuir tout autour de la partie [illegible] de la voiture et dans la partie inférieure des portes où ils formaient ce qu'on nommait les mantelets. On enlevait ces [illegible] pour monter dans le coche ou la coche, car, alors, on n'était pas plus fixe sur le genre de ce véhicule qu'on ne l'est actuellement sur celui d'automobile. On se rappelle que c'est dans un carrosse de ce genre que fut assassiné Henri IV en 1610. Le maréchal de Bassompierre fut le premier à en avoir un avec des glaces sur les côtés, avec cocher devant et laquais par derrière. On dit qu'il le rapporta d'Italie en 1599. C'est de cette même époque et du même pays que date l'un des magnifiques carrosses (6951) que l'on voit au Musée de Cluny et qui aurait appartenu au pape Paul V Camille Borghese (1605-1621).

Pour terminer la description du carrosse des princes d'Espagne, nous ajouterons que la caisse est dorée, le train rouge rehaussé d'or et

[1] Note communiquée par M. de L'Ecluse.

Planche 3. — **N° 752. Carrosse dit « des Princes d'Espagne » (Époque Louis XIV. XVIIIe siècle).**



Pl. 3

C. F.

PLANCHE 4 — N° 743. Petit carrosse de gala (Époque Louis XV, XVIII siècle).

Planche 4. — N° 743. **Petit carrosse de gala (Époque Louis XV. XVIIIe siècle).**

Pl. 4

C. F. E

PLANCHE 5. — N° 723. Voiture de Ville
(Époque Louis XVI. XVIIIe siècle).

Planche 5. — **N° 723. Voiture de Ville (Époque Louis XVI. XVIIIe siècle).**

Pl. 5

C. F. E

que dans les portes sont peintes les armes d'Espagne. Les panneaux de custode sont en cuir noir, entouré d'une double rangée de clous dorés. Une boîte oblongue, surmontée d'une sorte de lanterne, et fixée, à l'extérieur, dans le haut du panneau de derrière, était sans doute destinée à contenir les armes. Cette voiture est la propriété de M. le duc de Talleyrand-Périgord.

Le petit carrosse de gala, appartenant à M. le comte Armand, nous amène au milieu du XVIIIe siècle et montre déjà quelques progrès. La caisse est toujours montée sur des soupentes allant d'un bout à l'autre ; les flèches, en bois, sont doubles, et les bandages de roue, munis de gros clous qui font saillie, ne sont pas soudés non plus. Mais le travail est déjà un peu plus léger, et le style Louis XV de la caisse en forme de chaise à porteurs lui donne beaucoup de grâce et d'élégance. Les roues arrière sont encore énormes et choquent même un tantinet avec la légèreté de la caisse. Les panneaux sont dorés avec des ornements en camaïeu tout autour. Des sujets allégoriques dans la manière du XVIIIe siècle en agrémentent le centre : l'intérieur est tout en soie brochée rouge. Cette voiture n'allait qu'au pas, des laquais tenant les chevaux par la bride, et ne servait, paraît-il, qu'aux cérémonies du mariage. « La fiancée y prenait place pour se rendre à l'église, pendant que le futur mari caracolait à la portière. Au retour seulement, il y prenait place à côté de sa femme [1]. »

Nous voici maintenant à Louis XVI avec la voiture de voyage du marquis de Thomassin, grand bailli d'épée de Vitry-le-François, en 1788. Cette voiture, dont les fers de roue sont encore en plusieurs pièces, est d'un aspect léger. Sa forme est l'embryon de nos coupés de ville ou dorsays modernes. Elle est montée sur deux flèches dont la partie arrière est en bois, tandis que l'avant se termine par deux cols de cygne en fer. Elle est munie de ressorts à la Daleine qui servent d'attaches aux soupentes et qui sont fixés presque verticalement aux quatre angles du train. Pour plus de sécurité, sans doute, deux autres soupentes plus légères, fixées à d'autres supports, passent sous la caisse de chaque côté, mais doivent gêner l'élasticité des premières. L'emploi des ressorts indique un gros progrès, car jusque-là l'usage en était peu répandu. C'est vers 1670 qu'on en vit l'apparition, sous la forme de ressorts droits à plusieurs feuilles, et c'est un nommé Dupin qui les aurait, pour la première fois, adaptés à une « brouette », genre de chaise à porteurs

1. Voir la *Gazette hippique*, qui a, du reste, publié trois articles intéressants sur l'Exposition centennale, articles auxquels M. le comte de Cossé-Brissac n'a pas été, croyons-nous, tout à fait étranger.

roulante que nous retrouverons plus loin. On en mit ensuite sous certaines voitures à deux roues qu'on appelait « chaises », « chaises de poste » : d'abord, à l'avant, sous les apremonts[1], d'où leur nom de ressorts d'apremont, ensuite à l'arrière en forme de pinces, d'où leur nom de ressorts à l'écrevisse. Les ressorts à la Daleine vinrent après et constituèrent un perfectionnement. Garsault, dans son *Traité des Voitures* (1756), écrit : ressorts « à la Dalem », et dit que ce Dalem était un habile serrurier. Dans l'*Encyclopédie*, Luçotte écrit « à la Daleine » et dans le *Manuel du Carrossier* de Roret, édition de 1833, on trouve : « ressort à la Dalesne avec un *s*, du nom de leur inventeur (membre de l'Académie des Sciences en 1740) ». Où est la vérité ? Nous n'avons pas ici l'intention de la rechercher. C'est encore dans ces ressorts à la Daleine qu'on trouve quelquefois l'adjonction d'un petit ressort conique ou en spirale, placé entre les deux brins des soupentes et appelé à donner plus de douceur. Un nommé Thomas, de l'Académie des sciences, en aurait donné l'idée. Mais nous ne voulons pas prolonger cette digression, que nous avons jugée utile cependant, et nous revenons à la voiture du marquis de Thomassin sur laquelle nous avons encore quelques détails à donner et qui est actuellement la propriété de M. le comte de Joybert. La caisse est plate, sans renflement ni gondolages, et est munie d'un grand coffre placé sous les pieds, entre les deux flèches. Sur le pavillon, quatre crampons servent à fixer la vache, sorte de grande malle plate qui occupe toute la surface de l'impériale, ce qui, avec le coffre indiqué plus haut, permettait d'emporter bien des choses. La peinture de la caisse est bleu foncé, celle du train rouge avec des filets d'or. Enfin les glaces, devant et sur les côtés, sont munies de jalousies percées de fentes et de trous qui font l'effet de minuscules meurtrières et donnent à la voiture un petit air mystérieux. Il y a, derrière, une entretoise pour les laquais, et, devant, un siège de cocher, dont la housse manque malheureusement.

Nous avons parlé tout à l'heure d'une « brouette ». C'est le moment de dire un mot de celle que nous a confiée M. le comte Geoffroy de Kergorlay et que nous avions équipée du laquais, de manière à présenter l'ensemble de l'attelage, si nous pouvons dire ainsi en parlant d'un homme. Ce nom de « brouette » est synonyme de « roulette », de « vinaigrette », ou bien encore de « soufflet », quand la partie supérieure était remplacée par une capote qui se levait ou se baissait à volonté. Le docteur anglais Martin Lyster en parle déjà dans son voyage à Paris[2] :

1. Avances de brancard de chaise de poste.
2. *A Journey to Paris in the year 1698.*

« Il y a encore dans cette ville une autre espèce de voiture que j'aurais voulu en premier lieu passer sous silence, la prenant d'abord pour une mauvaise plaisanterie.... Ce sont les « vinaigrettes », c'est-à-dire une caisse de voiture sur deux roues, traînée par un homme et poussée par derrière par une femme ou un enfant, ou bien par tous les deux à la fois. » Le petit gamin s'appelait le « hâteur » ou la « diligence ». Les roues ont un 1m,20 environ de diamètre. L'entrée est devant, entre les deux

N° 747. Vinaigrette.

brancards démontables. La caisse mesure 0m,90 de longueur sur 0m,95 de largeur et est montée sur les ressorts de Dupin, qui est aussi l'inventeur de la vinaigrette. Quelques vieilles femmes s'en servent encore, dans certaines villes paisibles du nord de la France, pour faire des visites ou se rendre à l'église. Celle-ci vient de Beauvais et est, croyons-nous, la même que celle dont il est fait mention dans le bel ouvrage de M. O. Uzanne[1].

1. *La Locomotion à travers l'histoire*, page 134.

La fin du XVIIIe siècle se signale par un morceau capital. Nous voulons parler du grand carrosse de gala qui figurait au centre de notre Exposition et qui est la propriété de MM. Hamburger frères. Comme nous avions la bonne fortune d'avoir les harnais qui allaient avec cette voiture, et pour donner une idée de l'allure d'un tel équipage, le Comité de l'Exposition centennale avait décidé d'atteler ce carrosse de deux chevaux pie alezans, robe conforme à la tradition, et de placer sur le siège et sur l'entretoise le cocher et les laquais portant des livrées du style de l'époque et couleur bleu de ciel. Et, grâce au savoir, au talent, de M. Walle, qui s'est chargé des chevaux, des mannequins et des costumes, grâce aux indications de M. le général baron Faverot de Kerbrech et aux conseils de M. Vallet, nous sommes arrivés, croyons-nous, à un résultat satisfaisant.

Cette voiture, qui est dans de belles proportions, en forme de berline évasée dans le haut, entourée de glaces, est assez élevée du sol. Les lignes en sont très harmonieuses. Elle est montée sur deux flèches terminées par des feuilles de laurier sculptées et sur quatre ressorts en C, ressorts qui succédèrent à ceux dits à la Daleine. Les mains, en métal, sont terminées par des bustes de tritons auxquels viennent s'attacher les soupentes qui sont en cuir blanc de Hongrie piqué de soie bleue. Les roues et les trains sont très richement sculptés, celui d'avant principalement, dont les cincastrures en bois sont enlevées dans la masse et dont le lisoir représente un trophée d'armes. La double fourchette est en forme de faisceaux romains.

Les pieds de caisse des quatre angles de la berline se terminent dans le haut par une tête de femme, et, dans le bas, à hauteur de ceinture, par des griffons, en saillie sur l'arête. Les moulures sont très ouvragées et se composent de grecques dans l'entourage des glaces. La galerie, en bronze, qui règne dans le haut, autour du pavillon, est joliment travaillée, sans valoir cependant celle qui court le long de la ceinture de caisse et où alternent, dans de délicats ornements, des médaillons et des aigles. Cette dernière est d'un travail délicieux et finement ciselée.

C'est vraiment une belle pièce, comparable à celles que l'on voit à Cluny, à Trianon, à Madrid ou à Vienne.

L'intérieur est garni en soie pékinée blanche et bleu de ciel. Le pavillon, les dossiers, qui sont très couchés, et les portes sont tendus, sans capitons. La housse est toute petite, droite et faite de la même étoffe. Les stores sont en soie bleue. Le train est rouge rehaussé d'or; quant aux panneaux de la voiture, ils sont couverts de fort belles pein-

PLANCHE 6. — N° 754. Carrosse de gala
avec son harnais (Époque XVIIIe siècle).

C. F. F.

La fin du XVIIIe siècle se signale par un morceau capital. Nous voulons parler du grand carrosse de gala qui figurait au centre de notre Exposition et qui est la propriété de MM. Hamburger frères. Comme nous avions la bonne fortune d'avoir les harnais qui allaient avec cette voiture, et pour donner une idée de l'allure d'un tel équipage, le Comité de l'Exposition centennale avait décidé d'atteler ce carrosse de deux chevaux pie alezans, robe conforme à la tradition, et de placer sur le siège et sur l'entretoise le cocher et les laquais portant des livrées du style de l'époque et couleur bleu de ciel. Et, grâce au savoir, au talent, de M. Walle, qui s'est chargé des chevaux, des mannequins et des costumes, grâce aux indications de M. le général baron Faverot de Kerbrech et aux conseils de M. Vallet, nous sommes arrivés, croyons-nous, à un résultat satisfaisant.

Cette voiture, qui est dans de belles proportions, en forme de berline évasée dans le haut, entourée de glaces, est assez élevée du sol. Les lignes en sont très harmonieuses. Elle est montée sur deux flèches terminées par des feuilles de laurier sculptées et sur quatre ressorts en C, ressorts qui succédèrent à ceux dits à la Daleine. Les mains, en métal, sont terminées par des bustes de tritons auxquels viennent s'attacher les soupentes qui sont en cuir blanc de Hongrie piqué de soie bleue. Les roues et les trains sont très ri[illegible] d'avant principalement, dont les [illegible] la masse et dont le [illegible]. La double fourchette [illegible].

Les pieds de caisse des quatre angles de la berline se terminent dans le haut par une tête de femme, et, dans le bas, à hauteur de ceinture, par des griffons, en saillie sur l'arête. Les moulures sont très ouvragées et se composent de grecques dans l'entourage des glaces. La galerie, en bronze, qui règne dans le haut, autour du pavillon, est joliment travaillée, sans valoir cependant celle qui court le long de la ceinture de caisse et où alternent, dans de délicats ornements, des médaillons et des aigles. Cette dernière est d'un travail délicieux et finement ciselée.

C'est vraiment une belle pièce, comparable à celles que l'on voit à Cluny, à Trianon, à Madrid ou à Vienne.

L'intérieur est garni en soie pékinée blanche et bleu de ciel. Le pavillon, les dossiers, qui sont très couchés, et les portes sont tendus, sans capitons. La housse est toute petite, droite et faite de la même étoffe. Les stores sont en soie bleue. Le train est rouge rehaussé d'or; quant aux panneaux de la voiture, ils sont couverts de fort belles pein-

PLANCHE 6. — N° 754. **Carrosse de gala avec son harnais (Époque XVIIIe siècle).**

Pl. 6

C. F. E.

PLANCHE 7 — N° 756. Berline de gala (Époque Empire. XIX° siècle).

Planche 7. — **N° 756. Berline de gala (Époque Empire. XIXe siècle).**

Pl. 7

C. F. E.

PLANCHE 8. — N° 729, Chaise ou Coupé de poste. Genre des voitures doubles Empire. XIX° siècle).

C. F. E

Planche 8. — **N° 729, Chaise ou Coupé de poste. Genre des voitures boules Empire. XIXe siècle).**

Pl. 8

C. F. E.

PLANCHE 9. — N° 732. Berline de poste dite « Dormeuse » (Époque 1er Empire. XIXe siècle).

PLANCHE 9. — **N° 732. Berline de poste dite « Dormeuse » (Époque 1er Empire. XIXe siècle).**

Pl. 9

C. F. E.

tures, malheureusement déjà très effacées. Le tout forme une harmonie délicieuse, et nous ne saurions trop remercier M. François Carnot, qui s'est dévoué avec le zèle que l'on sait à l'organisation des Expositions centennales, de nous avoir indiqué ce bel objet, et MM. Hamburger frères d'avoir bien voulu nous le confier. Mais nous ne pouvons affirmer si ce travail est français ou étranger, et l'Exposition ayant été universelle, les membres du Comité ont jugé à propos d'être aussi très éclectiques. Les peintures sont italiennes, mais les bronzes ont dû sûrement être ciselés en France. On croit que cette voiture a servi à Bonaparte, lors de son entrée à Bologne en 1796.

Ce carrosse marque le trait d'union entre les voitures anciennes et celles de ce siècle. Nous allons à présent pouvoir nous mettre tout à fait en règle avec les exigences de M. le Commissaire général.

Comme spécimen des grandes voitures du premier Empire, nous rencontrons tout de suite une vieille berline de gala, du commencement du XIXe siècle, ayant servi à un cardinal pour le sacre de Napoléon Ier. Cette voiture appartient à M. M. Dupont, de Vincennes. Elle est montée sur double flèche, ressorts en C, et est très élevée de terre. Son aspect est lourd et le travail laisse un peu à désirer. Une frise peinte en or court tout autour du bateau de la caisse. Celle-ci est de couleur foncée. Un chapeau de cardinal est peint dans le centre des panneaux de porte.

Nous arrivons à plus de simplicité avec le coupé de poste ou chaise de poste appartenant à Lady Foster. C'est un coupé de forme ronde semblable à celui du marquis de Thomassin dont nous avons parlé plus haut, mais avec des panneaux à gondolage et renflement très accentués. Ce coupé rappelle les voitures boules qu'on faisait sous l'Empire et dont le pavillon était très bombé. Son montage est à double flèche et à ressorts en C. Le tambour faisant saillie derrière, dans le panneau de lunette, s'ouvrant de l'intérieur et destiné à recevoir les armes ou... à faire de la contrebande, les hautes frises des portes, les petites glaces, les jalousies en forme de persiennes, aux lamelles mobiles, font un ensemble qui lui donne un cachet tout à fait original. La peinture de la caisse et du train est jaune, la garniture est en velours vert.

A côté de cette voiture figure un genre de petit vis-à-vis léger, appelé « sociable » et datant de l'Empire. Le montage à flèche avec un ressort en travers devant et deux simples demi-pincettes derrière devait être une nouveauté pour l'époque. Cette voiture, qui est munie d'un dais et de rideaux, appartient à M. le comte Pierre de Kergorlay.

M. le comte d'Espeuilles nous a envoyé une curieuse relique que la nomenclature qualifie : berline de poste, dite «dormeuse ». Est-ce bien

COMITÉ FRANÇAIS DES EXPOSITIONS À L'ÉTRANGER
N° 569
BIBLIOTHÈQUE

une dormeuse? En effet, la disposition des sièges fait plutôt songer à un vieux mail-coach anglais. Comme dans ces derniers, il y a un siège devant monté sur une présidence, il y en a deux autres sur le dessus de la berline et un troisième derrière pour le domestique ou le « guard ». La caisse, au gondolage exagéré, est perchée très haut et montée sur une flèche droite en bois avec quatre ressorts en châssis devant et trois ressorts derrière. Les ressorts droits de cette voiture et ceux du petit sociable indiquent que les moyens de suspension devenaient de plus en plus simples et moins encombrants. Les ressorts à pincettes datent de 1804 et ont été inventés par Obadiale Elliot, carrossier à Lambeth (Angleterre). Ce véhicule a des essieux à graisse du genre mail, c'est-à-dire que la roue y est fixée par trois boulons traversant le moyeu de bout en bout. L'essieu à patent à huile, dont nous nous servons encore, était cependant connu, puisqu'il avait été imaginé par Collinge, en 1792, mais il n'entra en réalité dans la pratique que vers 1818[1]. L'automobile nous a depuis vengés de toutes ces inventions anglaises.

Tout comme dans les vieux coaches, une boîte qui contenait sans doute la poudrière, le moule à balles et les pistolets, est fixée à la partie supérieure du panneau de derrière, en face et à la portée de la personne assise sur le dernier siège.

Cette voiture aurait appartenu au général de Caulaincourt, duc de Vicence, grand écuyer de l'Empereur et ambassadeur de France en Russie. Le général s'en servit en 1807 pour faire le voyage de Saint-Pétersbourg, aller et retour, et l'employa encore en 1814, pour se rendre aux négociations du congrès de Châtillon.

Ces deux vieilles voitures, par leur état de délabrement, leur aspect poudreux et rustique, semblaient comme dépaysées au milieu des ors et des richesses de nos chaises à porteurs et de nos carrosses de gala.

Mais voici une voiture de voyage qui porte encore sur elle la trace de la poussière des routes. C'est la voiture de campagne du maréchal Mortier, duc de Trévise. Ce coupé de voyage appartenait en premier lieu à S. A. R. le duc d'Angoulême, qui en fit usage en 1823, pendant la campagne d'Espagne. Quand le duc de Trévise fut nommé ambassadeur de Louis-Philippe en Russie (1830-1831), il fit le voyage de Paris à Saint-Pétersbourg dans cette voiture. Mme la duchesse de Trévise, à qui elle appartient, nous a fait connaître qu'après ce long trajet de 2700 kilomètres il n'y eut pas la moindre réparation à faire. Cette voi-

1. G.-A. Thrupp, *The History of Coaches*, Londres.

PLANCHE 10. — N° 731. Voiture de campagne 1er Empire (1804-1815) ayant servi au maréchal Mortier duc de Trévise en 1830 pour aller en Russie (XIXe siècle).

une dormeuse? En effet, la disposition des sièges fait plutot songer à un vieux mail-coach anglais. Comme dans ces derniers, il y a un siège devant monté sur une présidence, il y en a deux autres sur le dessus de la berline et un troisième derrière pour le domestique ou le « guard ». La caisse, au gondolage exagéré, est perchée très haut et montée sur une flèche droite en bois avec quatre ressorts en châssis devant et trois ressorts derrière. Les ressorts droits de cette voiture et ceux du petit sociable indiquent que les moyens de suspension devenaient de plus en plus simples et moins encombrants. Les ressorts à pinces datent de 1804 et ont été inventés par Obadiale Elliot, carrossier à Londres (Angleterre). Ce véhicule a des essieux à graisse du genre mail, c'est-à-dire que la roue y est fixée par trois boulons traversant le moyeu de bout en bout. L'essieu à patent à huile, dont nous nous servons encore, était cependant connu, puisqu'il avait été imaginé par Collinge, en 1792, mais il n'entra en réalité dans la pratique que vers 1818[1]. L'automobile nous a depuis vengés de toutes ces inventions anglaises.

Tout comme dans les vieux coaches, une boîte qui contenait sans doute la poudrière, le moule à balles et les pistolets, est fixée à la partie supérieure du panneau de derrière, en face et à la portée de la personne assise sur le dernier siège.

Cette voiture aurait appartenu au général de Caulaincourt, duc de Vicence, grand écuyer de l'Empereur et ambassadeur de France en Russie. Le général s'en servit en 1807 pour faire le voyage de Saint-Petersbourg, aller et retour, et l'employa encore en 1814, pour se rendre aux négociations du congrès de Châtillon.

Ces deux vieilles voitures, par leur état de délabrement, leur aspect poudreux et rustique, semblaient comme dépaysées au milieu des ors et des richesses de nos chaises à porteurs et de nos carrosses de gala.

Mais voici une voiture de voyage qui porte encore sur elle la trace de la poussière des routes. C'est la voiture de campagne du maréchal Mortier, duc de Trevise. Ce coupé de voyage appartenait en premier lieu à S. A. R. le duc d'Angoulême, qui en fit usage en 1820, pendant la campagne d'Espagne. Quand le duc de Trévise fut nommé ambassadeur de Louis-Philippe en Russie (1830-1831), il fit le voyage de Paris à Saint-Petersbourg dans cette voiture. Mme la duchesse de Trevise, à qui elle appartient, nous a fait connaître qu'après ce long trajet de 2700 kilomètres il n'y eut pas la moindre réparation à faire. Cette voi-

1. G.-A. Thrupp, *The History of Coaches*, Londres.

PLANCHE 10. — **N° 731. Voiture de campagne 1er Empire (1804-1815) ayant servi au maréchal Mortier duc de Trévise en 1830 pour aller en Russie (XIXe siècle).**

Pl. 10

C. F. E.

PLANCHE II. — N° 755. Voiture dite « coupé de voyage » (Époque 1er Empire. XIX siècle).

PLANCHE II. — **N° 755. Voiture dite « coupé de voyage » (Époque 1er Empire. XIXe siècle).**

Pl. 11

C. F. E.

PLANCHE 12. — N° 753. Berline 1830
(XIXe siècle).

PLANCHE 12. — N° **753. Berline 1830 (XIXe siècle).**

Pl. 12

C. F. E.

ture a peut-être été faite par Duchesne, qui était le plus grand carrossier de l'époque et que Désaugiers chanta même dans son *Histoire d'un fiacre*.

Elle mérite donc que nous nous y arrêtions un peu. Ce coupé est monté sur une flèche qui se termine à l'avant par deux cols de cygne pour que l'avant-train puisse braquer davantage. Il y a quatre ressorts en C, avec une deuxième soupente sous les mains, de manière à soulager les premières. Les essieux sont à graisse et le timon est disposé pour qu'on puisse atteler avec une prolonge d'artillerie. La robustesse de l'ensemble, les deux sabots d'enrayage, avec leurs grosses chaînes, indiquent assez que cette voiture était construite pour de longs voyages. Du reste, les aménagements intérieurs et extérieurs prouvent qu'on avait cherché à donner à cette voiture tout le confort et toutes les commodités possibles. Une grande malle surmonte le train de devant, deux vaches en cuir, l'une marquée DV (devant) l'autre DR (derrière), occupent le dessus du pavillon, et, sous la caisse, de chaque côté de la flèche, sont ménagées deux caves qui s'ouvrent sous les pieds et servent encore de coffres. De nombreuses poches sont disposées sur les portes et dans la garniture. Cette dernière est en drap rouge qu'on recouvrait de housses pour la route. Il y a dans le panneau de derrière un tambour et deux lunettes, l'une à droite, l'autre à gauche. Une lanterne y est également fixée pour l'éclairage intérieur de la voiture, mais cette lanterne offre cette particularité d'être extérieure, ce qui permet de l'allumer du dehors et d'éviter ainsi la fumée et la mauvaise odeur. Les portières et les deux glaces de devant sont garnies de jalousies semblables à celles du coupé de Lady Foster, mais munies, en outre, d'un verrou intérieur pour ne pouvoir être descendues, une fois les portes fermées. Le train d'arrière supporte un siège à une place dont la double galerie en fer est garnie en plein, c'est-à-dire de panneaux en cuir doublé de drap. Des sacs également en cuir y sont attachés à droite, à gauche et derrière. Les fontes à pistolets occupent les deux angles. Il y a aussi un tablier, pour protéger les jambes contre la pluie. La couleur de l'ensemble est foncée, noire, croyons-nous.

Comme on le voit, ce coupé de voyage est bien équipé, tout est parfaitement compris, complet, et ce devait être un beau spectacle que de le voir passer sur la grand'route avec ses postillons et au galop de ses quatre chevaux.

M. Vagner, de Metz, nous a prêté une voiture du même genre, mais plus simple, qu'il avait déjà exposée à l'Exposition industrielle de Metz, en 1892. Elle appartint après la révolution à Mme la comtesse

Tyskiewicz, qui s'en servit pour venir de Russie en France. Elle devint plus tard la propriété de Mme la comtesse de Vauban, puis passa dans la famille d'Hunolstein, qui la conserva jusqu'en 1892, au château de Hombourg (Alsace). L'écusson de cette famille est du reste peint dans les deux frises de porte. L'homme de confiance de M. le comte d'Hunolstein a raconté à M. Vagner que cette voiture aurait servi à Napoléon Ier pour se rendre de Paris à Moscou en 1812.

La voiture du général comte Lamarque, qui remonte à 1830, est encore un coupé de même forme, mais plus correct de lignes. Les chapeaux portent le nom de Bergeon, carrossier à Bordeaux. Elle est garnie en drap gris, peinte en noir, porte les armoiries du comte Lamarque et appartient à M. Bonnet. La caisse a beaucoup de galbe, les ferrures sont très belles et très bien forgées. Cette voiture présente une nouveauté qui fait date dans la carrosserie. Nous voulons parler du montage qui est à huit ressorts ou à double suspension. Jusqu'ici les ressorts en C étaient fixés sur le train, qui reposait directement sur l'essieu et qui, par suite des chocs et des cahots de la route, se disloquait très rapidement. Un carrossier de Londres, Windus, eut l'idée, en 1818, d'intercaler entre l'essieu et les bois du train des ressorts à pincettes, disposition qui rendit ainsi la voiture plus souple, plus douce, plus élastique, et, par suite, plus durable. Ces ressorts à pincettes constituent encore une innovation, en ce sens que la pincette supérieure est formée d'une simple barre de fer qu'on appelle « jambe de force », tandis que l'inférieure l'est de plusieurs feuilles d'acier, comme dans les ressorts ordinaires; une double pincette véritable serait trop élastique et donnerait trop de balancement transversal. Cette voiture a l'apparence d'un coupé de voyage, grâce à la présence du siège arrière et d'un siège à l'avant monté sur un coffre carré. Mais certains tasseaux de bois disposés sur le rond de l'avant-train nous font croire que ce siège d'avant était démontable et devait remplacer un « tonneau » destiné à supporter une housse. Ce tonneau est une sorte de coffre de forme bizarre, presque ronde, évasé du bas, aminci dans le haut et mi-partie bois, mi-partie cuir. Son exécution est très difficile et prouve une grande habileté chez l'ouvrier qui le réussit bien. Quand le tonneau n'existe pas et que la housse est seulement fixée sur de simples supports en fer et en bois sculpté, le siège est dit alors « siège à la française ». Le siège arrière devait être également mobile et pouvait être remplacé par l'entretoise où les laquais se tenaient debout. La voiture constituait dans ces conditions *un coupé de ville*, voiture de demi-gala usitée de nos jours encore dans de grandes cérémonies. On en vit plusieurs,

PLANCHE 13. — N° 758. Briska année 1842 ayant fait le service régulier de la maison de Rothschild entre Paris et Francfort (XIXe siècle).

Tyszkiewicz, qui s'en servit pour venir de Russie en France. Elle devint plus tard la propriété de Mme la comtesse de Vauban, puis passa dans la famille d'Humbourg, qui la conserva jusqu'en 1892, au château de Hombourg, [illegible]. L'écusson de cette famille est du reste peint dans les deux [illegible] de porte. L'homme de confiance de M. le comte d'Humbourg a raconté à M. Vagner que cette voiture aurait servi à Napoléon Ier pour se rendre de Paris à Moscou en 1812.

La voiture du général comte Lamarque qui [illegible] à 1830, est encore un coupé de même forme [illegible]. Les chapeaux portent le nom de [illegible] garnie en drap gris [illegible] porte les armoiries du comte Lamarque et appartient à M. Bonnet. La caisse a beaucoup de galbe, les ferrures sont très belles et très bien forgées. Cette voiture présente une nouveauté qui fait date dans la carrosserie. Nous voulons parler du montage qui est à huit ressorts ou à double suspension. Jusqu'ici les ressorts en C étaient fixés sur le train, qui reposait directement sur l'essieu et qui par suite des chocs et des cahots de la route, se disloquait très rapidement. Un carrossier de Londres, Windus, eut l'idée, en 1818, d'intercaler entre l'essieu et les bois du train des ressorts à [illegible], disposition qui rendit ainsi la voiture plus souple, [illegible] élastique, et, par suite, plus durable. Ces ressorts à [illegible] encore une innovation, en ce sens que la pincette supérieure est formée d'une simple barre de fer qu'on appelle « jambe de force », tandis que l'inférieure l'est de plusieurs feuilles d'acier, comme dans les ressorts ordinaires; une double pincette [illegible] trop élastique et donnerait trop de balancement [illegible]. Cette voiture a l'apparence d'un coupé de voyage, grâce à la présence du siège arrière et d'un siège à l'avant monté sur un coffre carré. Mais certains tasseaux de bois disposés sur le rond de l'avant-train nous font croire que ce siège d'avant était démontable et devait remplacer un « tonneau » destiné à supporter une housse. Ce tonneau est une sorte de coffre de forme bizarre, presque ronde, évasé du bas, aminci dans le haut et mi-partie bois, mi-partie cuir. Son exécution est très difficile et prouve une grande habileté chez l'ouvrier qui le réussit bien. Quand le tonneau n'existe pas et que la housse est seulement fixée sur de simples supports en fer et en bois sculpté, le siège est dit alors « siège à la française ». Le siège arrière devait être également mobile et pouvait être remplacé par l'entretoise où les laquais se tenaient debout. La voiture constituait dans ces conditions *un coupé de ville*, voiture de demi-gala usitée de nos jours encore dans de grandes cérémonies. On en vit plusieurs,

PLANCHE 13. — **N° 758. Briska année 1842 ayant fait le service régulier de la maison de Rothschild entre Paris et Francfort (XIXe siècle).**

Pl. 13

C. F. E.

PL. 14

PLANCHE 14. — N° 759. Berline de demi-gala année 1867, avec ses harnais (Époque 2e Empire, XIXe siècle).

Planche 14. — **N° 759. Berline de demi-gala année 1867. avec ses harnais (Époque 2e Empire. XIXe siècle).**

Pl. 14

C. F. E.

il y a quelques années, au mariage du duc de Luynes, et actuellement, au premier de l'an, l'Ambassadeur d'Angleterre et le Nonce apostolique du Pape s'en vont toujours rendre visite au Président de la République en pareil équipage. Le cocher et les laquais en perruques blanches ne manquent jamais d'attirer l'attention du bon peuple parisien, qui, malgré ses idées démocratiques, aime le luxe et tout ce qui a de l'allure.

Le briska qui faisait le service de la maison de Rothschild, entre Paris et Francfort-sur-le-Mein, nous amène en 1842. Cette voiture, dont l'invention est d'origine autrichienne, fut construite par Rose et est la propriété actuelle de M. le baron Alphonse de Rothschild, qui la conserve au château de Ferrières. La caisse a de belles lignes et ne manque pas de caractère. Elle est montée sur ressorts en C; seulement, le montage à huit ressorts dont nous venons de parler coûtait trop cher et était inutile dans la circonstance, la voiture étant lourde, rustique et construite pour le voyage. La capote à 5 cerceaux est munie d'un vasistas, à petits carreaux, qui, avec la tabatière et le tablier, offrait une protection complète contre toutes les intempéries. Le siège du cocher n'a qu'une place et est fixé sur un grand coffre qui fait corps avec la caisse et s'ouvre de l'intérieur de la voiture. Un coffre semblable, mais en tôle, cette fois, et s'ouvrant aussi du dedans, lui fait pendant à l'arrière; c'est sans doute dans ces deux coffres que MM. de Rothschild renfermaient les valeurs qu'ils emmenaient d'une ville à l'autre, à l'abri de toutes surprises. Bien plus, le tambour dans le dossier de la caisse, également en tôle, est armé d'une rangée de pointes qui ôtent toute envie de s'y frotter.

Nous avons décrit plus haut le carrosse de MM. Hamburger frères, qui est le type de la voiture de grand gala. La belle berline de Son Altesse le prince J. Murat est, avec son grand train à huit ressorts et son siège à la française, un spécimen de voiture d'apparat aussi, mais de demi-gala seulement. Elle provient de la maison de Sa Majesté l'Empereur Napoléon III et a été offerte au prince, avec le harnachement complet, par l'impératrice Eugénie. Il y avait dans le train impérial un certain nombre de voitures semblables qui servaient dans la plupart des cérémonies officielles. Celle-ci fut commandée pour les fêtes de l'Exposition universelle de 1867. Ainsi que pour le grand carrosse, le Comité avait décidé de présenter cette voiture tout attelée, et, comme elle faisait face au premier, il était loisible au public de faire la comparaison. Si celui-là frappe par le somptueux de ses ornements, celle-ci n'attire pas moins l'attention par ses belles et harmonieuses proportions. Les deux superbes anglo-normands, dus à M. Walle, comme nous l'avons dit,

sont fort bien campés, et le cocher, les deux laquais, aux couleurs impériales, occupent correctement leurs places. Son Altesse le prince J. Murat et M. le général Faverot de Kerbrech ont bien voulu nous aider de leurs conseils pour nous permettre de présenter l'ensemble avec le plus d'exactitude possible. Les livrées sont une fidèle reproduction, attendu qu'elles ont été exécutées par la maison Bonnardot, qui eut l'honneur de compter parmi les fournisseurs de Sa Majesté Napoléon III. La caisse, décorée des armes impériales, est vert foncé, vert impérial, et est entourée de baguettes dorées. Le train est rouge, réchampi de larges bandes d'or. L'intérieur est en satin vert, agrémenté de galons verts et rouges, et la housse en drap de même teinte avec des passementeries rouges et or. Quatre couronnes aux coins du pavillon et quatre lanternes aux angles de la berline concourent à donner une certaine richesse à cette voiture, qui, comme presque toutes celles de la Cour, fut construite par Ehrler.

Depuis la clôture de l'Exposition, Son Altesse le prince Murat qui est, comme on le sait, grand amateur de sport et de beaux attelages, s'est rendu acquéreur des chevaux, des laquais, et le tout figure à présent élégamment exposé, au centre du grand hall qui constitue les superbes remises du château de Chambly. Son Altesse conserve ainsi un précieux souvenir d'une brillante époque en même temps qu'un document complet dont la valeur deviendra de plus en plus grande.

Une deuxième voiture de même genre rappelle également une autre fête du second Empire. C'est la berline à housse et à sept glaces, exécutée par la maison Binder frères, en 1856, pour l'ambassade ottomane à Paris, à l'occasion du baptême du petit prince impérial. Cette voiture, qui appartient maintenant à M. Bail aîné, manque toutefois d'originalité et de recherche. Elle est garnie en reps gris perle, surchargée de dorures, de plaqué, et surmontée d'une galerie en bronze. La caisse est verte et le train rouge et or.

C'est un type de voiture qui était très commun à cette époque et dont on a revu un spécimen tout récemment, à l'occasion du voyage du Tsar à Paris.

Nous n'avons jusqu'ici rencontré que des voitures montées sur flèches, mais pas une seule sur simples ressorts à pincettes, comme ceux de nos voitures actuelles. Cette absence est d'autant plus regrettable qu'elle n'a pu nous permettre de vérifier la date de l'apparition de ce nouveau montage. Nous croyons qu'il remonte à 1825 environ. Un article du journal *la Mode* de décembre 1830 tendrait en effet à prouver que la suppression de la flèche était chose récente. Voici sa

teneur : « Une nouvelle voiture dont *la Mode* donne aujourd'hui le dessin vient d'être composée par Thomas Baptiste, le premier des carrossiers de Paris. On l'a appelée « landau-calèche ». L'avant-train de cette voiture n'a *ni flèche ni col de cygne*, ce qui permet aux roues de devant de pivoter librement dessous la caisse. La caisse est montée sur six ressorts horizontaux, trois devant, trois derrière, » etc. La chose devait être au moins nouvelle pour être ainsi signalée; mais, comme nous le disons plus haut, nous croyons ce montage un peu plus ancien, car nous en avons trouvé quelques exemples dans les derniers numéros du *Journal des meubles et objets de goût* publié par la Mésangère de 1802 à 1825.

Combien y a-t-il de points semblables qu'une exposition rétrospective permet quelquefois de fixer tout à fait! En voici un autre non moins intéressant, et dans lequel notre amour-propre national est en jeu. Les Anglais ne revendiquent-ils pas l'honneur d'avoir inventé le coupé, le « brougham », comme ils disent, du nom de lord Brougham, qui aurait été le premier à en faire usage en 1837? Son carrossier, Robinson, l'aurait construit sur ses données. La caisse en était encore visible, en 1895, dans le jardin d'un M. Jackson, à Penrith (Cumberland) où elle tombait en ruines. Eh bien, de l'avis d'un autre Anglais, lord Brougham n'a rien inventé du tout, il n'aurait fait qu'adapter. Voici, en effet, ce qu'on lit dans le « Driving[1] » du duc de Beaufort, page 47, sous la signature de M. Alfred E. T. Watson : « Lord Brougham n'a pas inventé la voiture (le coupé), qui longtemps avant 1837 était un véhicule commun dans les rues de Paris, et qu'on pouvait louer comme une voiture de place.... Lord Brougham eut le bon sens d'en importer une de Paris et de la faire copier par un carrossier anglais, qui, tout en se rapprochant le plus possible des lignes de l'original, le fit plus élégant, plus léger et plus solide. » Voilà donc un point important établi et dont l'exactitude eût été tout à fait péremptoire, si nous avions eu la bonne fortune d'avoir parmi nos voitures un coupé de Duchesne, de Thomas Baptiste, de Getting, de Clochez ou de Daldringer, qui étaient les grands carrossiers du temps.

Mais cette digression nous a écartés de notre sujet qui touche cependant à sa fin, quant à la description des grandes voitures. Nous n'avons plus qu'à signaler deux très jolies pièces envoyées par M. Faurax, de Lyon. L'une, un chariot de paysan hollandais, aux roues légères et de couleur rouge, à la caisse vert d'eau et divisée en caissons où sont

1. « Driving » chez Longmans, Green & C° London.

peintes des scènes de la vie des champs ; l'autre, une fliguette hollandaise, datant du XVIIIe siècle et connue en France, à cette époque, sous le nom de Whiskey ou Wiski. C'est une sorte de tilbury, à une place, en forme de fauteuil étroit dans le bas, évasé dans le haut, aux lignes de style Louis XV, très tourmentées, et monté sur deux roues très hautes. Celles-ci sont rouges et les fines peintures des panneaux et le ton vert mousse très tendre de la garniture donnent à l'ensemble un cachet de joliesse et d'élégance tout à fait Pompadour. Du reste, il paraît que c'est dans une semblable voiture que Louis XV aperçut pour la première fois la future marquise !

II. LES TRAÎNEAUX ET LES PETITES VOITURES

La France étant un pays où la neige et le froid ne font que de courtes apparitions, la collection des traîneaux ne pouvait être que fort

N° 721. Traîneau.

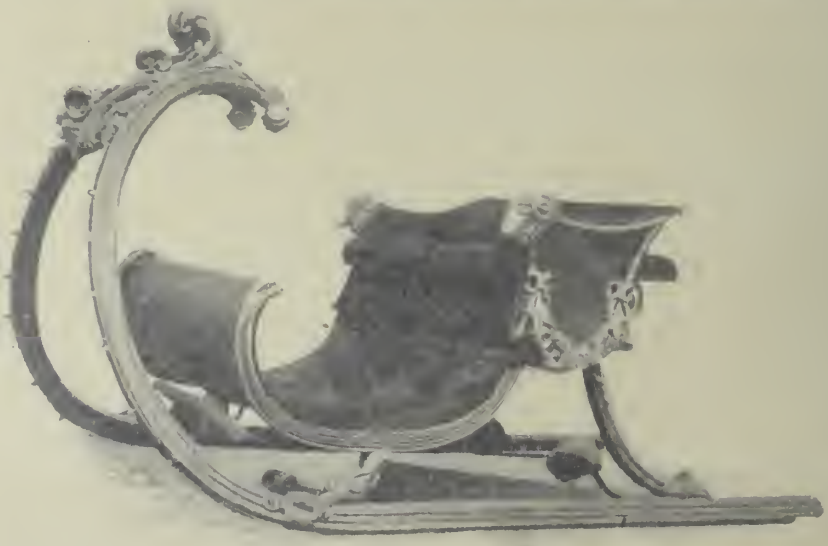
restreinte. Les grandes dames et les seigneurs du siècle passé en firent usage cependant. Mme de Maintenon en avait un qui est conservé à

PLANCHE 15. — N° 742. — Traîneau en bois doré ayant appartenu à la reine Marie-Antoinette (Époque Louis XV, XVIIIe siècle).

peintes des scènes de la vie des champs ; l'autre, une fliguette hollandaise, datant du XVIIIe siècle et connue en France, à cette époque, sous le nom de Whiskey ou Wiski. C'est une sorte de tilbury, à une place, en forme de fauteuil étroit dans le bas, évasé dans le haut, aux lignes de style Louis XV, très tourmentées, et monté sur deux roues très hautes. Celles-ci sont rouges et les fines peintures des panneaux et le ton vert moussé très tendre de la garniture donnent à l'ensemble un cachet de jolisse et d'élégance tout à fait Pompadour. Du reste, il paraît que c'est dans une semblable voiture que Louis XV aperçut pour la première fois la future marquise !

II. LES TRAÎNEAUX ET LES PETITES VOITURES

La France étant un pays où la neige et le froid ne font que de courtes apparitions, la collection des traîneaux ne pouvait être que fort



N° 721. Traîneau.

restreinte. Les grandes dames et les seigneurs du siècle passé en firent usage cependant. Mme de Maintenon en avait un qui est conservé à

Planche 15. — **N° 742. — Traîneau en bois doré ayant appartenu à la reine Marie-Antoinette (Époque Louis XV, XVIIIe siècle).**

Pl. 15

C. F. E.

Versailles. Mais celle qui s'adonna avec le plus de plaisir aux promenades en traîneau fut la reine Marie-Antoinette. Un hiver rigoureux comme celui de 1784, et la pièce d'eau des Suisses et le parc de Versailles devaient être propices à ce charmant passe-temps. « L'hiver, après des déjeuners intimes où elle rassemble à sa table les jeunes femmes de la cour, la reine entraîne la jeunesse derrière son traîneau et prend plaisir à voir voler sur la glace mille traîneaux qui la suivent[1]. »

Parmi ce genre de véhicules, nous avons à citer : celui de M. le vicomte des Courtils, de style Louis XV, tout à fait gracieux et dont

N° 745. Traîneau.

les accoudoirs de caisse se terminent par deux têtes de bélier; celui de M. Sardou, qui représente un lion et qui date de la fin du XVIIIe siècle.

Celui de Marie-Antoinette, dont M. le comte Potocki est propriétaire. Il est en forme de coquille, tout en or avec des cannelures argent et se termine à l'avant par un triton. La garniture est en velours rouge. C'est un objet charmant et délicieux comme tous ceux du reste qui appartinrent à cette aimable et malheureuse reine. Enfin celui de l'impératrice Joséphine, qui est plus sobre, et qu'un aigle aux ailes déployées semble entraîner dans sa course. Il est actuellement la propriété de M. Mühlbacher.

1. E. et J. de Goncourt : *Histoire de Marie-Antoinette.*

Dans le nombre des petites voitures, joujoux destinés à l'amusement des jeunes princes, nous remarquons le petit carrosse d'enfant datant de l'époque Louis XVI, exposé par M. le comte de La Vernette-Saint-Maurice. Il est monté sur une double flèche à col de cygne comme les grands carrosses de l'époque et peut contenir deux enfants assis l'un en face de l'autre. La petite calèche, pour chèvres, venant de Son Altesse Royale Mgr le comte de Chambord, et appartenant à M. Mühlbacher, est assez amusante avec ses panneaux fortement gondolés et son allure de petite vieille.

N° 725. Petite calèche pour chèvres.

Enfin le petit carrosse rouge de M. le comte Théodule de Laubespin qui fut fabriqué, vers 1790, pour les enfants du duc et de la duchesse de Beaufort (née de l'Infantado) et dont les panneaux de custode sont percés de petites lunettes ovales. Citerons-nous encore le pastiche de M. Jansen, qui avait reproduit un petit carrosse de style Louis XV?

Mais nous tenons à signaler tout particulièrement la séduisante caisse de petit carrosse prêtée par M. Gatti. Elle appartint à l'évêque de Mende dont les initiales L. M. figurent dans un médaillon peint sur

PL. I

PLANCHE I6. — N° 686. Petit modèle d'une litière ancienne. — N° 687. Petit modèle de voiture (Époque Empire). — N° 692. Fouet en ivoire ayant appartenu à S. A. le Prince Impérial. — N°s 698-699-700. Petits modèles de camion, de berline et de carrosse. — N° 701. Petit modèle de coupé (Époque 1850 à 1860). — N° 702. Petit modèle de berline (Époque XVIII° siècle). — N° 703. Modèle de voiture. — N° 779. Petit modèle de voiture ancienne en vernis Martin. — N° 780. Petit modèle de voiture ancienne à 3 chevaux. — N° 782. Modèle d'une petite voiture montée sur corde à boyau.

C. F. E.

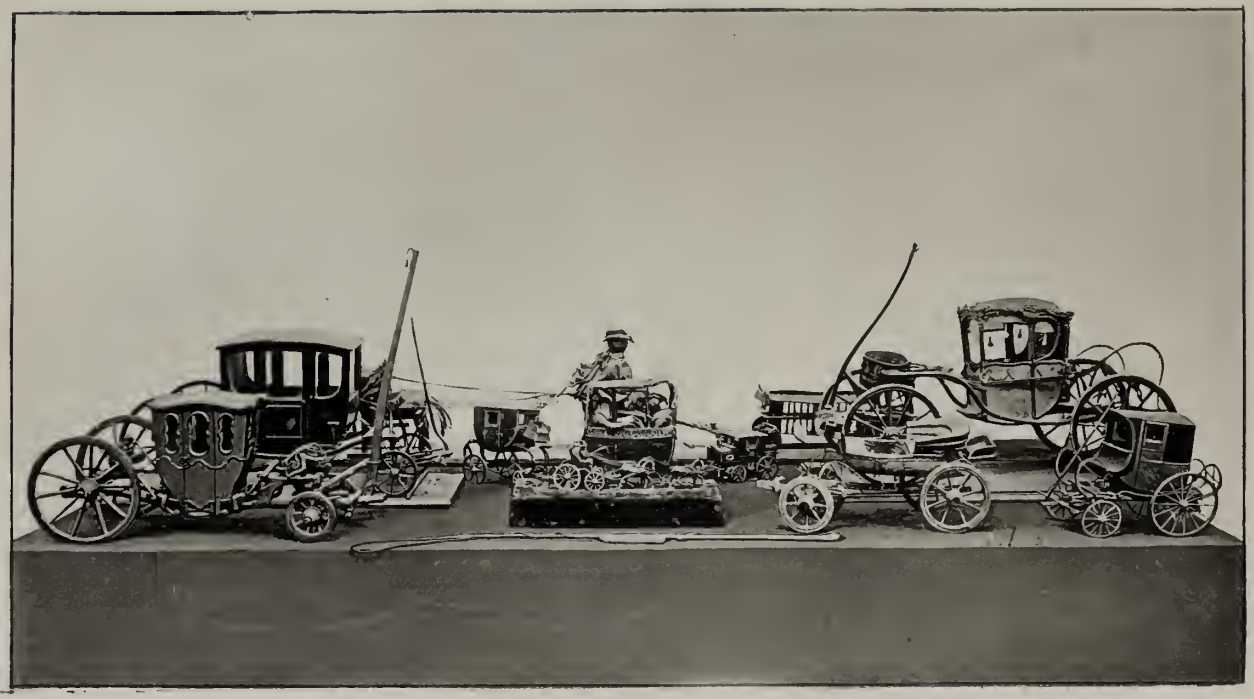
Dans le nombre des petites voitures, joujoux destinés à l'amusement des bonnes princes, nous remarquons le petit carrosse d'enfant datant de l'époque Louis XVI, exposé par M. le comte de La Vernette-Saint-Maurice. Il est monté sur une double flèche à col de cygne comme les grands carrosses de l'époque et peut contenir deux enfants assis l'un en face de l'autre. La petite calèche, pour chèvres, venant de Son Altesse Royale Mgr le comte de Chambord, et appartenant à M. Mühlbacher, est assez amusante avec ses panneaux fortement gondolés et son allure de petite vieille.

N° [illegible]. Petite calèche pour chèvres.

Enfin le petit carrosse rouge de M. le comte Théodore de Laubespin qui fut fabriqué, vers 1790, pour les enfants du duc et de la duchesse de Beaufort (née de l'Infantado) et dont les panneaux de custode sont percés de petites lunettes ovales. Citerons-nous encore le pastiche de M. Jansen, qui avait reproduit un petit carrosse de style Louis XV?

Mais nous tenons à signaler tout particulièrement la séduisante caisse de petit carrosse prêtée par M. Gatti. Elle appartint à l'évêque [illegible] dont les initiales [illegible] en [illegible] un médaillon peint sur

Planche 16. — **N° 686. Petit modèle d'une litière ancienne. — N° 687. Petit modèle de voiture (Époque Empire). — N° 693. Fouet en ivoire ayant appartenu à S. A. le Prince Impérial. — N°s 698-699-700. Petits modèles de camion, de berline et de carrosse. — N° 701. Petit modèle de coupé (Epoque 1850 à 1860). — N° 702. Petit modèle de berline (Époque XVIIIe siècle). — N° 703. Modèle de voiture. — N° 779. Petit modèle de voiture ancienne en vernis Martin. — N° 780. Petit modèle de voiture ancienne à 3 chevaux. — N° 782. Modèle d'une petite voiture montée sur corde à boyau.**



Pl. 16

C. F. E.

les portes. On ne peut imaginer lignes plus pures et ornementations plus discrètes. Ces baguettes à ruban Louis XVI, courant autour de la caisse et autour des glaces, cette peinture vieil or, en damier ton sur ton, ces légères guirlandes de fleurs peintes le long de la ceinture dans leurs teintes naturelles, cette garniture en tissu Pompadour à rayures jaunes et blanches, tout cela constitue un ensemble du plus harmonieux effet. Nous l'avions prise d'abord pour une caisse de litière, mais la présence de mains dans le bas, à chaque extrémité du brancard, prouve qu'elle devait être plutôt montée sur des soupentes et par conséquent sur roues.

Une vitrine spéciale renfermait encore toute une collection de petits modèles de chariots et de voitures qui étaient très amusants à regarder, mais de mince importance au point de vue construction.

Il n'en sera pas de même plus tard pour nos arrière-petits-fils, s'ils peuvent retrouver les superbes et consciencieuses réductions de M. Philippe Deviliard. Ce sont de véritables pièces d'arts et métiers, réduites au quart de grandeur nature et exécutées en blanc, comme on dit en carrosserie, c'est-à-dire ni peintes, ni garnies, de manière à bien distinguer toutes les parties en bois et toutes les parties en fer.

Les bâtis, les panneaux de caisse, sont faits des différentes essences de bois employés dans la pratique. Les assemblages y sont montés et les taquets y sont posés comme dans la vraie voiture. Les roues sont embattues, comme les grandes roues, les ressorts ont le nombre de feuilles voulues et l'élasticité correspondante à celle qu'ils ont sous la charge véritable. En un mot, tout est en rigoureuse proportion, la force des ferrures, la grosseur des boulons, l'épaisseur des bois, les lanternes, etc., et exécuté avec un soin méticuleux, une habileté extraordinaire, et une patience digne d'un bénédictin.

M. Deviliard a déjà exécuté les voitures suivantes : un dorsay, un cabriolet, un carrick, un briska, un coupé de ville, une chaise de poste et a eu comme collaborateurs M. Petit-Jean, pour la menuiserie. M. Delacourtie pour les sculptures et M. Billy pour les lanternes. La première était exposée par M. Mühlbacher et les trois dernières par M. Grümmer, auxquels elles appartiennent respectivement.

Ces petits modèles donnent bien une idée parfaite de la silhouette, de l'ensemble, des accessoires d'une voiture et à ce point de vue sont excessivement intéressants, mais valent-ils, pour une exécution future, un dessin exact, complet, fait à la même échelle et donnant devers, renflements, coupes, assemblages, enfin les détails et les cotes de toutes les pièces? Nous en doutons fort, car il est difficile d'obtenir les

mesures rigoureuses d'un objet, en les prenant sur sa réduction en nature.

N'importe, ces travaux sont très précieux. Il serait à souhaiter qu'on pût les retrouver plus tard dans des musées, soit aux « Arts et Métiers », soit à « Carnavalet », soit au Musée des moyens de transport, s'il réussit jamais à voir le jour! Les pages précédentes et celles qui vont suivre, au sujet des gravures, prouvent pourtant que les salles et les murs ne tarderaient pas à en être occupés!

III. LES GRAVURES

Ces gravures n'ont pas pour la plupart de valeur artistique, mais sont cependant fort intéressantes pour l'histoire de la carrosserie et des moyens de locomotion. Un détail trouvé dans l'une d'elles permet quelquefois de fixer la date de tel perfectionnement, de telle innovation. Elles étaient disposées dans douze petits salons contigus, qui, par six de chaque côté, encadraient sur les faces longitudinales les voitures et les traîneaux dont nous venons de parler. Chacun de ces salons renferme les dessins des voitures d'une même époque, et c'est en suivant cette chronologie, que nous avions essayé d'établir dans les collections qui nous ont été confiées, que nous allons en faire la nomenclature. Ces gravures représentent environ 500 numéros dont la liste se trouve à la fin de cette notice. Nous nous bornerons à signaler les plus importantes, en même temps que les noms des principaux exposants : MM. Bernard, Binder, Bixio, le comte de Cossé-Brissac, Faurax, Gatti, Guiet, Hartmann, Jeantaud, Kellner Georges, Lemonnier, Lespagnol, Manceaux, Duchemin, Mühlbacher, Poinceelet, Quentin-Bauchard, Roduwart, Vaïsse, Veragen, etc.

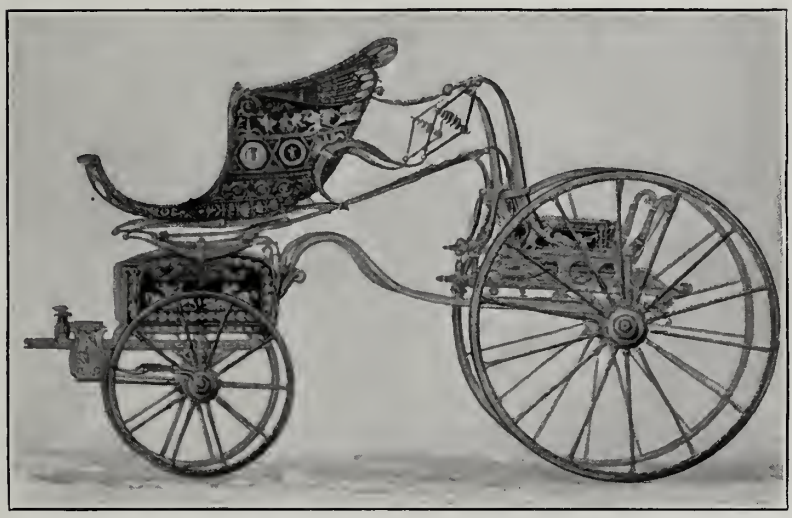
Les deux premiers petits salons étaient occupés par de très beaux harnais dont MM. Roduwart et Bernard nous signalent, dans leur notice, la valeur et l'origine.

Le troisième comprenait des reproductions de voitures anciennes, des photographies ou dessins des vieux carrosses exposés dans les principaux musées d'Europe, Cluny, Trianon, Madrid et autres, carrosses dont la beauté et la valeur sont universellement connues. On y voyait aussi quelques belles planches prises dans la collection d'estampes de M. Guiet et exécutées par M. L. Vallet, l'artiste si apprécié pour ses tableaux de sport. A signaler encore une petite gravure appartenant à M. Bixio, et représentant la voiture dans laquelle Louis XVI et

sa famille se sont enfuis à Varennes. « Cette berline de voyage avait été commandée au carrossier Jean Louis et avait coûté la somme énorme de 5944 livres. Rien n'y manquait de ce qui pouvait être réclamé par l'élégance et le confortable. Le carrossier avait employé une caisse de berline montée sur un train à ressorts qui lui avait été commandée en 1789 par Mme de Polastron. Jean Louis décrit avec complaisance dans sa déposition (au procès) le filet à tresses de soie destiné à contenir les paquets, les poches portatives à chaque portière, les quatre matelas ou coussins couverts en taffetas d'un côté et en maroquin vert de l'autre, les coffres en bois de noyer garnis de verrous et de deux tuyaux d'aisance à chacun, le rideau du dossier en taffetas avec un autre rideau de maroquin vert pardessus, les pots de chambre en cuir verni, les cuisinières en tôle de fer, la cantine en cuir pour huit bouteilles, la ferrière sous le siège du cocher, contenant tous les ustensiles pour le voyage, les deux grandes vaches sur l'impériale, les deux lanternes à réverbères, etc.[1] »

Dans le quatrième salon, à noter :

Un dessin de coupé en couleurs, avec des personnages peints dans



N° 146. « High perch phaeton. »

les panneaux (collection Binder); des dessins coloriés de voitures de gala ;

Un dessin d'un nommé Antoine Carassi, exécuté en 1822 et repré-

1. *Le Driving en France*, par le comte G. de Contades.

sentant un phaéton très haut perché, appelé « high perch phaeton » en Angleterre et carrick en France. La caisse est couverte d'arabesques et les ressorts y sont en quantité incroyable. Il y en a jusque dans les soupentes en cuir.

Là se trouvaient aussi la curieuse litière de M. Gatti et un dessin de grand carrosse, signé Roubo, appartenant à M. G. Kellner. Il est intéressant en ce sens qu'il montre tous les points de centre desquels ont été décrits les arcs de cercle qui forment le contour de la caisse. Ce dessin est peut-être l'original de la planche 208 de l'art du menuisier-carrossier de Roubo (1771).

Le salon suivant contenait : une curieuse gravure exposée par M. Quentin-Bauchart intitulée « Une réunion de plusieurs chevaux de race, place de la Révolution, avenue de Neuilly », et prêtée par M. le comte de Cossé-Brissac; une peinture à l'huile représentant un coupé à housse et deux gravures des « fêtes roulantes » données à l'occasion du second mariage du Dauphin (1747). Il y avait encore là un étrange tableau confié par M. le duc d'Alençon. C'est une sorte de vis-à-vis surmonté d'un dais en forme de parasol chinois, et à trois banquettes intérieures, deux face à la route et la troisième lui tournant le dos. Six personnes y sont assises; l'attelage n'est pas moins bizarre. Il se compose de six chevaux dont les deux premiers sont conduits par un piqueur, et les quatre derniers en grandes guides. La voiture est précédée et suivie d'un piqueur à cheval. Trois laquais, en outre, se tiennent debout, derrière, sur l'entretoise.

Enfin le dernier salon de cette première rangée renfermait la plupart des gravures coloriées de voitures Louis XVI qui ont paru en 1786 et 1787 dans le *Cabinet des modes* et une grande partie de celles publiées par la Mésangère dans les *Meubles et objets de goût*. Cette dernière collection qui se compose d'environ 110 planches fut commencée en 1802 et achevée en 1830. M. Mühlbacher y avait aussi quatre tableaux intéressants : le dessin d'un carrosse, dit carrosse de Oudry, parce que les sujets de chasse peints dans les panneaux ont été exécutés par lui; une calèche de ville et un coupé de ville, tous les deux aux armes de Charles X et peints à l'huile par Schmidt, peintre de vénerie attaché à la cour de ce roi. Enfin une calèche de promenade, à quatre ressorts en C, de l'époque de la Restauration, dessinée par Carle Vernet et gravée par de Bucourt.

Nous arrivons maintenant à la deuxième rangée de nos petits salons, et, dans le septième, nous trouvons onze tableaux qui proviennent de la collection de M. Faurax et qui représentent les modèles des

voitures les plus usitées sous la Restauration et sous Louis-Philippe. Nous remarquons une peinture à l'huile, envoyée par M. le duc d'Alençon : la calèche du roi Louis XVIII, attelée de huit chevaux et passant devant le bassin des Tuileries. Quelques dessins techniques de M. Grümmer fils, enfin le portrait de Roubo le fils (1739-1791), maître menuisier, qui, après Garsault (1756), Chopart (1766), publia le premier ouvrage sérieux, et, de nos jours encore, fort instructif, sur l'art du menuisier en voitures (1771). C'est la troisième partie de son traité complet de menuiserie, les deux premières traitant de la menuiserie en bâtiment. Elle renferme quantité de fort belles planches qui, avec celles dessinées par Luçotte, pour l'Encyclopédie (1751-1780) constituent des documents très précieux sur les carrosses et voitures du XVIIIe siècle.

Le huitième salon était consacré à toute une série de gravures très connues dont Eugène Lamy, Raffet, Victor Adam, de Dreux, etc., sont les principaux auteurs. C'est dire qu'on voyait là les vieilles diligences, les coucous, les fiacres, appelés les « citadines », en 1829, et tous les genres d'omnibus en usage vers la même époque : les Béarnaises, les Dames blanches, les Écossaises, les Tricycles (à trois roues seulement, de manière à esquiver l'impôt sur les voitures à quatre roues), les citadines-omnibus, les diligences Laffitte et Caillard, etc., etc.

Dans le suivant, nous rencontrons une belle collection de dessins en couleur, exécutés par un Anglais du nom de Gillfoy, excellent dessinateur en voitures, qui fut le précurseur des Getting, Clochez, Gourdin, Lagard et Dupont. Ces dessins représentent presque tous les types de voiture construits pour la cour de Napoléon III et proviennent de la collection Ehrler. Ils sont à présent la propriété de M. Jeantaud. Nous trouvons tout à côté la photographie du premier cab à quatre roues, ou cab français, construit par M. Kellner père en 1873 et dont la Compagnie Générale des Voitures fit un essai de service public en 1877. Le cab anglais, à deux roues, le hansom, a été inventé en 1834 par Joseph Hansom, architecte de l'Hôtel de Ville de Birmingham et n'a fait qu'en 1850 sa première apparition à Paris. Nous citerons encore un projet de carrosse impérial (1867) pour conserver le nom du dessinateur, un certain Guillon, qui s'intitulait architecte en équipages et qui a publié deux ouvrages de carrosserie qui ne sont pas sans intérêt : *Méthode de l'architecte en voitures* (1856) et *Traité du tracé complet de tout l'équipage, concernant le charron-carrossier, le serrurier et le sellier* (1856).

Nous voici maintenant en présence d'une collection de 44 tableaux représentant 71 aquarelles. Ils occupent tout un panneau de ce dernier

salon et le suivant tout en entier. Cette collection, qui avait été mise obligeamment à notre disposition par M. le Ministre des Travaux publics, figurait sous ce titre général : « Ministère des Travaux publics. Direction des chemins de fer. Les moyens de transport depuis le xve siècle. » Ce sont des aquarelles qui ont été faites par M. Martin, chef de service au Ministère, et qui, pour les siècles passés, sont des reproductions très exactes et très consciencieuses de gravures anciennes connues, représentant un type de voiture en faveur ou nouveau à telle époque ; en un mot, un type marquant une date. Pour les moyens de transport modernes, omnibus, tramways, fiacres, automobiles, etc., M. Martin s'est abandonné à son inspiration et nous les a représentés

N° 307. Diligence

d'une façon très intéressante. C'est, en somme, une collection fort utile qui indique bien toutes les étapes des progrès accomplis. Un travail analogue a été fait pour les chemins de fer.

Enfin nous terminerons en signalant que les deux derniers petits salons contenaient toutes sortes de dessins ou photographies des moyens de transport les plus divers et les plus cosmopolites : coucous, diligences, bicyclettes, automobiles, fiacres électriques, djinrikas, transports à dos d'homme, à cheval, en palanquin, etc. Nous indiquerons, entre autres choses, une grande diligence (collection Binder 307) composée de deux caisses de coupés superposées et d'une caisse de landau également très élevée de terre. Il fallait être de première force en gymnastique pour arriver à sa place ; l'attaque de la diligence (collection

Lespagnol (576), et une amusante gravure (479) d'un ancien omnibus à corbeille où les pauvres voyageurs sont entassés à l'intérieur, accrochés à l'extérieur, perchés sur le dessus et jouissent d'un confortable qui ne conviendrait certainement pas à un Parisien de 1900.

Nous voici au bout de cette longue énumération que nous serions heureux d'avoir réussi à rendre agréable. Nous avons vu un certain nombre de types d'anciennes voitures, mais combien en manque-t-il encore? Il eût été intéressant de voir, en nature, un de ces fameux cabriolets qui, à l'origine, firent autant crier que, de nos jours, les auto-

N° 479. Omnibus a corbeille.

mobiles, et qu'on voulait voir, munis de grelots et du nom et de l'adresse du propriétaire, écrits en gros caractères! Il eût été instructif d'avoir un de ces hauts whiskeys, d'importation anglaise, et du haut desquels les petits-maîtres de 1788 faisaient leurs embarras; d'avoir un cabriolet de place à deux roues, avec le petit drapeau, sur le dessus, pour indiquer qu'il était libre; d'avoir un des premiers coupés, une vieille calèche, un wourch, un clarence, tous les différents modèles de voitures publiques, etc., etc.

Et combien y en a-t-il de ces vieilles reliques cachées dans le fin fond de nos provinces et que l'on nous enverrait sûrement, s'il y avait un musée pour les conserver.

Et voilà pourquoi, au moment où nous voyons se disperser les jolies choses qu'on nous a confiées, nous regrettons vivement que ce musée des moyens de transport n'existe pas. Il y a quelques années, en 1896, la Chambre syndicale des carrossiers, sur l'initiative de M. Bail aîné, s'était occupée de la question. Une commission, composée de MM. Bail aîné, G. Kellner, Labourdette, avait même été nommée pour étudier la création de ce musée : malheureusement, l'absence de local et les grosses dépenses à faire obligèrent dès le début à ajourner la combinaison. Or, grâce au succès que vient d'obtenir notre Exposition centennale, grâce aux concours dévoués de tous les membres du Comité, nous espérons être plus heureux et réussir à attirer l'attention et la bienveillance des pouvoirs publics. M. François Carnot, qui s'est consacré avec tant de zèle à l'organisation des Expositions rétrospectives, nous a laissé entrevoir que les écuries du château de Chantilly, qui sont absolument vides, pourraient peut-être être mises à notre disposition et se prêter à l'organisation de ce musée. Or, Chantilly conviendrait à merveille. Chantilly est à la porte de Paris et est aussi accessible que Versailles. Chantilly possède un château et un musée qui excitent déjà la curiosité des Parisiens et des étrangers ; Chantilly est un centre sportif par excellence; enfin Chantilly attire, plusieurs fois par an, une grande affluence de sportsmen qui seraient des visiteurs certainement très nombreux de ce musée.

Les donateurs ne manqueront pas et seront souvent heureux de céder des objets qui les embarrassent dans leur remise et dont la conservation peut cependant être intéressante pour l'histoire des moyens de transport. Les organisateurs et conservateurs se trouveront aisément et à bon compte. Il ne reste donc — mais c'est un monde! — qu'à obtenir le local et la petite rente nécessaire pour le gardiennage et l'entretien. Nous avons confiance dans l'intérêt de notre cause et dans le bon vouloir des membres de l'Institut, qui sont, comme l'on sait, les dispensateurs du château de Chantilly. La bonne volonté des donateurs et des organisateurs est acquise. Hélas ! ce n'est pas le plus difficile qui est fait!

GEORGES KELLNER.

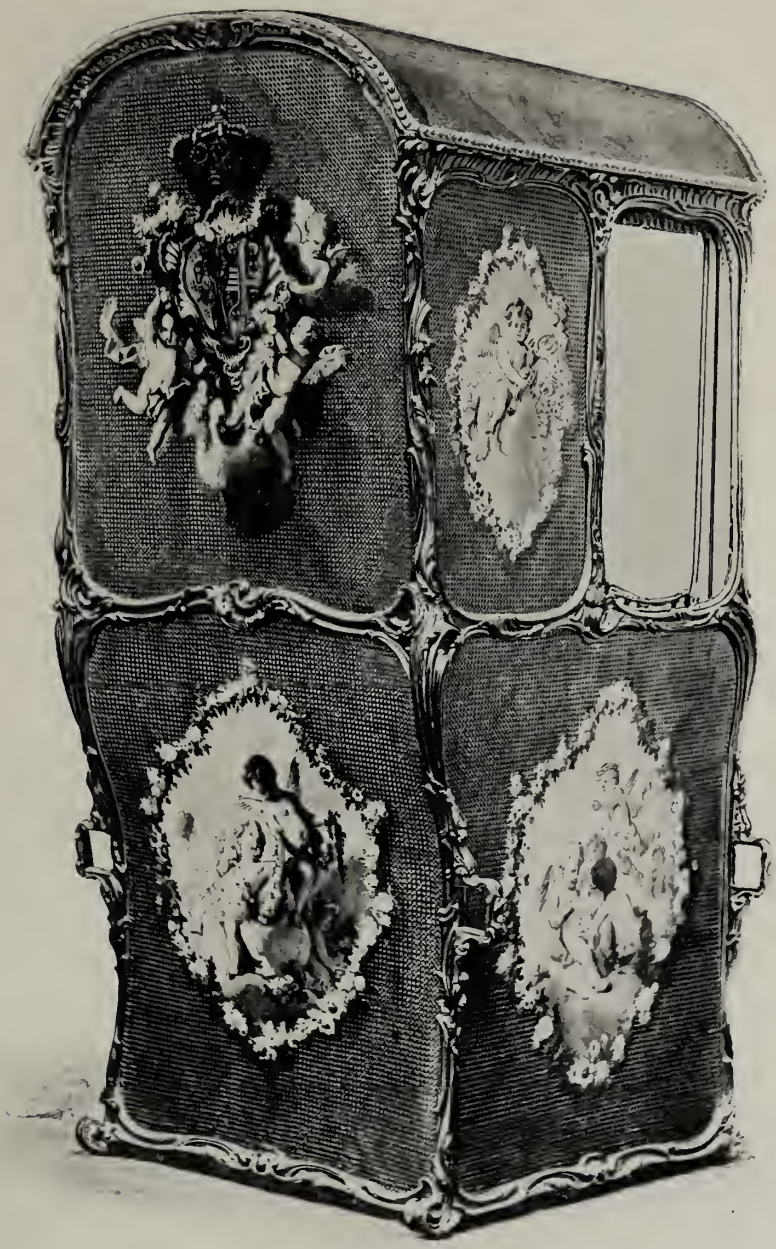
PLANCHE 17. — N° 738. Chaise à porteurs (Époque Louis XVI, XVIIIe siècle).

Et voilà pourquoi, au moment où nous voyons se disperser les jolies choses qu'on nous a confiées, nous regrettons vivement que ce musée des moyens de transport n'existe pas. Il y a quelques années, en 1896, la Chambre syndicale des carrossiers, sur l'initiative de M. Bail aîné, s'était occupée de la question. Une commission composée de MM. Bail aîné, G. Kellner, [illegible] avait même été nommée pour étudier la création [illegible] malheureusement, l'absence de local et les grosses dépenses à faire obligèrent dès le début à ajourner la combinaison. Or, grâce au succès que vient d'obtenir notre Exposition centennale, grâce aux concours dévoués de tous les membres du Comité, nous espérons être plus heureux et réussir à attirer l'attention et la bienveillance des pouvoirs publics. M. François Carnot, qui s'est consacré avec tant de zèle à l'organisation des Expositions rétrospectives, nous a laissé entrevoir que les écuries du château de Chantilly, qui sont absolument vides, pourraient peut-être être mises à notre disposition et se prêter à l'organisation de ce musée. Or, Chantilly conviendrait à merveille. Chantilly est à la porte de Paris et est aussi accessible que Versailles. Chantilly possède un château et un musée qui excitent déjà la curiosité des Parisiens et des étrangers; Chantilly est un centre sportif par excellence; enfin Chantilly attire, plusieurs fois par an, une grande affluence de sportsmen qui seraient des visiteurs certainement très [illegible]

Les donateurs [illegible] céder des objets qui les encombrent dans leur remise et dont la conservation peut cependant être intéressante pour l'histoire des moyens de transport. Les organisateurs et conservateurs se trouveront aisément et à bon compte. Il ne reste donc — mais c'est un monde! — qu'à obtenir le local et la petite rente nécessaire pour le gardiennage et l'entretien. Nous avons confiance dans l'intérêt de notre cause et dans le bon vouloir des membres de l'Institut, qui sont, comme l'on sait, les dispensateurs du château de Chantilly. La bonne volonté des donateurs et des organisateurs est acquise. Hélas! ce n'est pas le plus difficile qui est fait!

G[illegible]

PLANCHE 17. — **N° 738. Chaise à porteurs (Époque Louis XVI. XVIIIe siècle).**



Pl. 47

U. F. E.

PLANCHE 18. — N° 740. Chaise, style vénitien (Époque Louis XIV, XVIIe siècle).

Planche 18. — **N° 740. Chaise, style vénitien (Époque Louis XIV. XVIIe siècle).**

Pl. 18

C. F. E.

CHAISES A PORTEURS

N° 738. — Style Louis XVI, avec armoiries de l'Espagne, des Farnèse et de Mantoue. Superbe chaise offerte, dit-on, par la reine Marie-Antoinette à son frère Ferdinand, duc de Modène. Appartenant à M. le comte de Lariboisière.

N° 740. — Style vénitien, époque de Louis XIV, avec les armoiries de la famille de Lorge. Les panneaux sont décorés de peintures sur fond or, avec différents attributs et des médaillons avec personnages. Les ferrures et les poignées sont en bronze ciselé. Appartenant à Mme la duchesse de Lorge.

N° 733. Chaise Louis XV.

N° 733. — Style Louis XV. Armoiries sur les portes, garniture intérieure en damas. Appartenant à Mme la duchesse de Trévise.

N° 734. — Style Louis XV.
Appartenant à Mme la baronne Creuzé de Lesser.

N° 735. — Style Louis XVI, avec armoiries des Deux-Siciles chargées de l'écusson des Bourbons d'Espagne. Cette chaise a été donnée par la reine Marie-Antoinette de France à sa sœur, la reine Marie-Caroline des Deux-Siciles.
Appartenant à MM. Hamburger frères.

N° 736. — Style de la fin du XVIIIe siècle, panneaux genre vernis Martin, avec armoiries de la famille Manca de Vallombrosa. L'intérieur est garni en velours de Gênes.
Appartenant à M. le duc de Vallombrosa.

N° 737. — Style Louis XVI, de forme carrée, garnie en cuir, garniture en velours rouge.
Appartenant à Mme Caze de Caumont.

N° 739. — Style Louis XVI, forme rotonde, peinture verte et dorée avec armoiries, garniture en damas jaune.
Appartenant à Mme la comtesse de Galard.

N° 741. — Style Louis XV. Appartenant à M. le comte Potocki.

N° 741. Chaise Louis XV.

PLANCHE 10. — N° 739. Chaise à porteurs, style Louis XVI (XVIIIe siècle).

N° 735. — Style Louis XVI avec armoiries des Deux-Siciles chargées de l'écusson des Bourbons d'Espagne. Cette chaise a été donnée par la reine Marie-Antoinette de France à sa sœur, la reine Marie-Caroline des Deux-Siciles.
Appartenant à MM. Hamburger frères.

N° 7[illegible]. — Style de la fin du XVIIIe siècle, panneaux genre vernis Martin, avec armoiries de la famille Manca de Vallombrosa. L'intérieur est garni en velours de Gênes.
Appartenant à M. le duc de Vallombrosa.

N° 737. — Style Louis XVI, de forme carrée, garnie en cuir, garniture en velours rouge.
Appartenant à Mme Caze de Caumont.

N° 739. — Style Louis XVI, forme rotonde, peinture verte et dorée avec armoiries, garniture en damas jaune.
Appartenant à Mme la comtesse de Galard.

N° 741. — Style Louis XV. Appartenant à M. le comte Potocki.

N° 741. Chaise Louis XV.

Planche 19. — **N° 739. Chaise à porteurs, style Louis XVI (XVIIIe siècle).**

Pl. 49

C. F. E

N° 734. Chaise Louis XV.

N° 736. Chaise XVIIIe siècle.

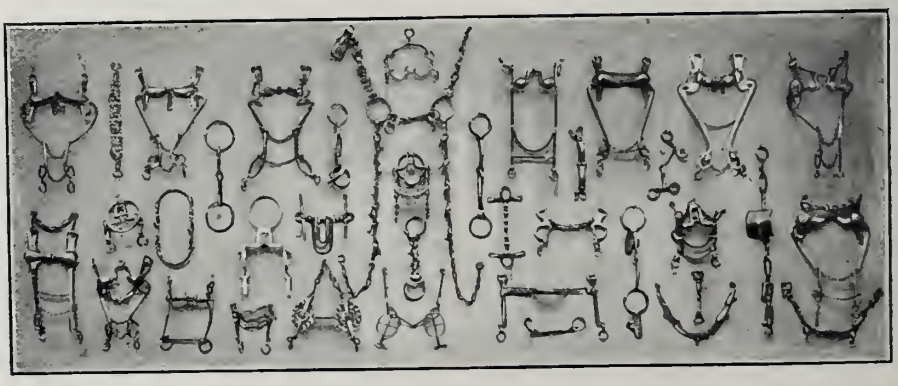
N° 735. Chaise Louis XVI.

N° 737. Chaise Louis XVI.

N° 744. — Style Louis XIV, forme carrée, en cuir, garnie de clous, avec armoiries sur les portes et monogramme derrière. Appartenant à Mme de Saint-Léger.

N° 744. Chaise a porteurs Louis XIV.

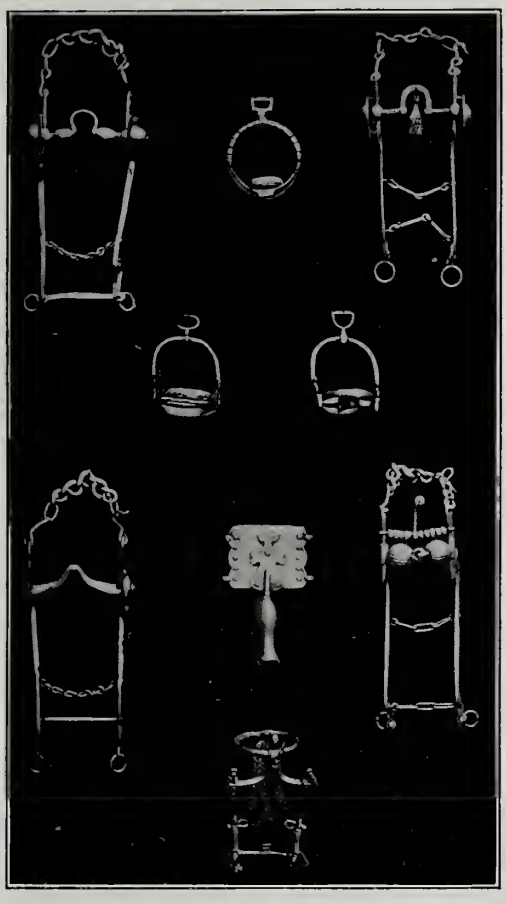
Collection de M. de Lamangaruy. — Cette collection se distingue par une grande variété de pièces de toutes les époques et de tous les pays. Mors, étriers, éperons et divers objets de dressage.



N° 769. Collection de M. Lamangaruy.

Nous signalons spécialement parmi nombre de pièces curieuses : Étriers à lanterne. Étriers en bois servant dans les colonies. Étriers de postillon avec l'éperon ne formant qu'une pièce.

Éperons talonniers du XVIe siècle fixés à la botte du cavalier; ils servaient à maintenir la femme portée en croupe.



Collection de M. Charassé. — Série de mors, d'éperons, d'étriers fort intéressants, comprenant des pièces du XIVe siècle à la fin du XVIIIe siècle.

Mors connétable, du XVIIe siècle.

Mors Pignatelli, du XVIe siècle.

Mors d'armes, du XVIe siècle.

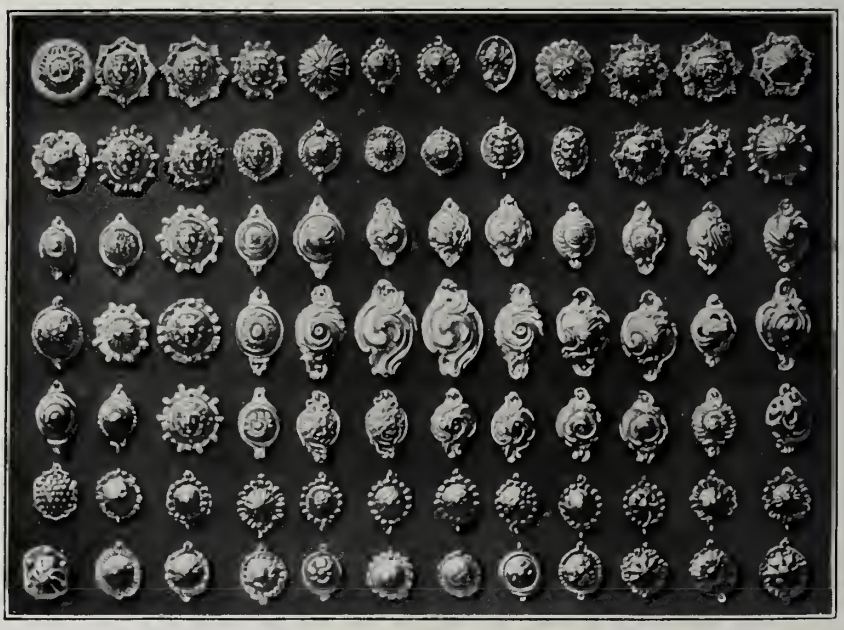
Mors d'armes gravé et doré, XVIe siècle.

Mors Genette française, XVe siècle.

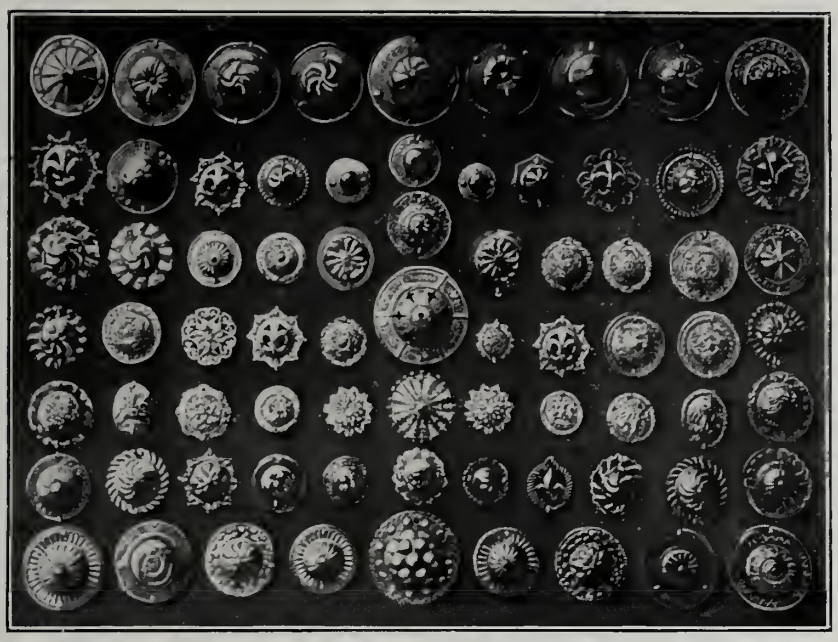
Collection de M. Charassé.

Étrille dont le plat est gravé.
Étriers Louis XV.
Étriers Louis XVI.
Étriers Louis XVI.

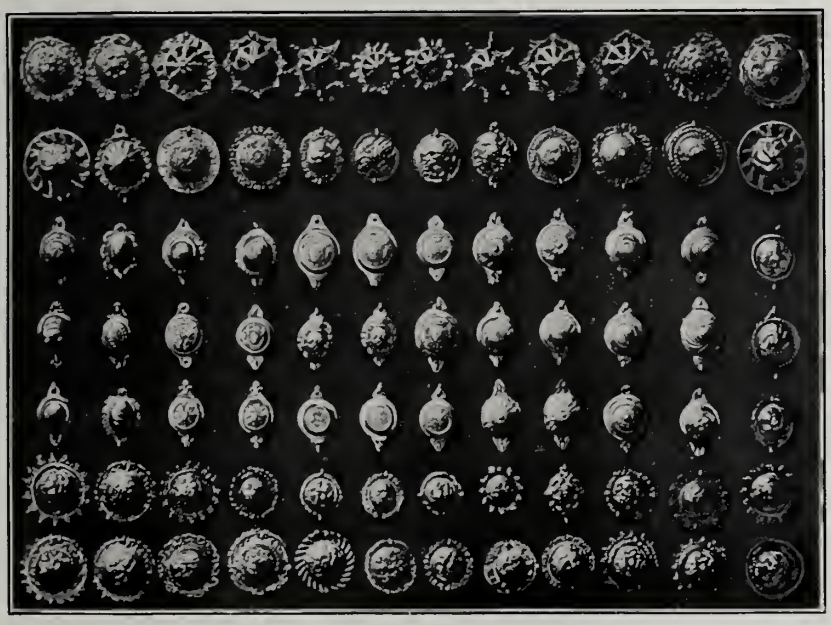
Collection de M. le baron Vitta.



N° 768. Collection de M. le baron Vitta.



N° 763. Collection de M. le baron Vitta.



N° 768. Collection de M. le baron Vitta.

Cette collection de toute beauté comprend environ 300 bossettes de tous les genres et de toutes les époques : bossettes en verre, en bronze massif, émaillées, niellées, etc.

CHARLES DE L'ÉCLUSE.

N° 766. ARMES DE HOUSSES DE VOITURES EN BRONZE.
(*Collection de M. de L'Écluse.*)

Selles et Brides

Les selles et surtout les brides n'ont été que peu nombreuses dans le Musée Centennal; plus rares, il faut l'avouer, que ne le pensaient les organisateurs de cette section.

Une fois de plus, il a fallu constater l'indifférence si fréquente à l'égard de ce qui, venant du passé, peut être considéré comme banal, par suite d'un usage journalier, et combien peu, surtout autrefois, se doutaient du prix que l'avenir attacherait aux documents de leur vie intime.

Tout en écrivant ces lignes, nous ne pouvons nous empêcher de dire tous nos regrets, à l'idée que vont disparaître et retourner au loin, peut-être dans le néant, ces précieux objets qui ont été confiés à notre Comité et qui ont fait, disons-le, la joie et le bonheur de ceux qui ont été appelés à les ranger et à les classer! Que vont devenir ces documents, si précieux en raison de leur rareté! Combien il est regrettable de ne pouvoir offrir à ces souvenirs, dont la fragilité effraie et dont l'encombrement épouvante ceux mêmes qui les possèdent, la glorieuse retraite d'un musée officiel consacré aux documents du luxe équestre! Après l'Exposition de 1889, ayant l'honneur de faire partie des organisateurs de l'Exposition du Ministère de la guerre, nous fûmes de ceux qui firent entendre leurs regrets de voir la dispersion des collections dont ils avaient eu soin.

MM. Meissonier, Ed. Detaille, le général Vanson, etc., et tant d'autres de notre Comité d'alors fondèrent la Société « la Sabretache » dans l'intention de préparer un musée de l'armée.

Aujourd'hui ce musée ouvert en 1896 en l'Hôtel des Invalides est devenu trop petit pour contenir toutes ses richesses.

Qu'il nous soit permis d'espérer qu'encouragés par l'exemple de cette réussite toute récente, nous trouverons dans nos excellents collègues des Comités des classes 30 et 31 les éléments nécessaires pour obtenir des pouvoirs publics le suffisant pour créer un musée officiel.

Déjà des démarches empressées ont été faites.

Le peintre L. Vallet, dont les ouvrages et les œuvres révèlent une compétence si grande pour tout ce qui concerne les traditions équestres des XVIIe et XVIIIe siècles, MM. de Lamangaruy, Charassé, se sont aimable-

ment entremis pour mener à bien ce projet, des encouragements les plus chauds leur ont été donnés par MM. Ed. Detaille, Lavedan, de l'Académie française; des journaux, la *Gazette hippique*, la *Revue hippique*, ont prêté leurs colonnes pour la propagande de l'idée; des promesses d'adhésion ont été remises déjà par plusieurs de nos exposants; la solution n'est malheureusement pas imminente, car il nous va falloir rendre les objets pour les redemander plus tard, mais nous nous croyons en mesure de dire qu'elle est bien préparée.

Ce musée, répétons-le, serait voué à la réunion de tout ce qui concerne la carrosserie, la sellerie, l'attelage, l'équitation, au même titre que tant d'autres musées sont consacrés à la sculpture, à l'ameublement, à tous les arts décoratifs et pratiques[1].

Un autre inconvénient, majeur celui-là, limitait les recherches et, par suite, l'ornementation de notre Musée Centennal. En matière de luxe équestre, la séparation entre la vie civile et la vie militaire est relativement récente; elle ne remonte qu'au XVIIe siècle: les documents antérieurs à cette date se rattachent plus exactement à la vie militaire. Les organisateurs ont donc eu le devoir d'y renoncer, de les laisser entre les mains des collectionneurs ou de les diriger sur les intéressantes galeries de l'Exposition des armées de terre et de mer.

Disons encore que le fer dans la sellerie militaire ancienne peut triompher du temps, mais que le cuir, élément de la sellerie purement civile et de luxe, peut difficilement aborder les phases de périodes plusieurs fois centenaires.

Surmontant ces regrets énoncés, nous devrons nous féliciter du concours de M. J. Pellier, qui a bien voulu laisser notre Comité puiser à larges mains dans son intéressante collection; nous remercierons M. Charassé de s'être montré si généreux à nous offrir quelques-uns de ses plus précieux objets; grâce encore aux objets prêtés par MM. Maurice Leloir, Goubie (aujourd'hui décédé), Willems, l'histoire de la selle, aussi bien de la selle d'homme que de la selle de femme, s'est trouvée convenablement résumée et représentée.

Nous noterons aussi que, dans cette partie très précise de l'histoire de l'exploitation du cheval comme moyen de transport, les modifications ont été lentes, très successives, les instruments actuels ne différant pour ainsi dire pas énormément des plus anciens.

---

1. Si, comme nous l'espérons sincèrement, cette question de musée vient en sérieux examen et que la recherche d'un local dans Paris fût une première objection, nous indiquerons dès maintenant qu'au palais de Fontainebleau la galerie des Cerfs est au rez-de-chaussée et que, par sa décoration, ses dimensions, elle se prêterait à merveille et sans frais à faire valoir les objets qu'elle abriterait.

PL. 20

PLANCHE 20. — N° 649. Selle en velours rouge avec passementeries de soie jaune (Époque Louis XIII). — N° 650. Selle fermière en velours rouge. — N° 664. Selle d'enfant en velours (Époque Louis XV). — N° 666. Selle en velours rouge du modèle dit « à la Royale » (Époque Louis XIV).

C. F. E.

ment entremis pour mener à bien ce projet, des encouragements les plus chauds leur ont été donnés par MM. Ed. Detaille, Lavedan, de l'Académie française; des journaux [illegible] *Gazette hippique*, la *Revue hippique*, ont prêté leurs colonnes pour la propagande de l'idée; des promesses d'adhésion ont été [illegible] déjà par plusieurs de nos exposants; la solution n'est malheureusement pas imminente, car il nous va falloir rendre les objets prêtés que [illegible] demander plus tard, mais nous nous croyons en mesure de dire qu'elle est bien préparée.

Ce [illegible] répétons-le, serait voué à la réunion de tout ce qui concerne la carrosserie, la sellerie, l'attelage, l'équitation, au même titre que tant d'autres musées sont consacrés à la sculpture, à l'ameublement, à tous les arts décoratifs et pratiques[1].

Un autre inconvénient, majeur celui-là, limitait les recherches et, par suite, l'ornementation de notre Musée Centennal. En matière de luxe équestre, la séparation entre la vie civile et la vie militaire est relativement récente; elle ne remonte qu'au XVIIe siècle: les documents antérieurs à cette date se rattachent plus exactement à la vie militaire. Les organisateurs ont donc eu le devoir d'y renoncer, de les laisser entre les mains des collectionneurs ou de les diriger sur les intéressantes galeries de l'Exposition des armées de terre et de mer.

Disons encore que le fer dans la selle [illegible] triompher du temps, mais que le cuir, élément de la sellerie [illegible] civile et de luxe, peut difficilement aborder les phases de périodes plusieurs fois centenaires.

Sur [illegible] énoncées, nous devrons nous féliciter du concours de M. J. Pellier, qui a bien voulu laisser notre Comité puiser à larges mains dans son intéressante collection; nous remercierons M. Charasse de s'être montré si généreux à nous offrir quelques-uns de ses plus précieux objets; grâce encore aux objets prêtés par MM. Maurice Leloir, Goubie (aujourd'hui décédé), Willems, l'histoire de la selle, aussi bien de la selle d'homme que de la selle de femme, s'est trouvée convenablement résumée et représentée.

Nous noterons aussi que, dans cette partie très [illegible] de l'histoire de l'exploitation du cheval comme moyen de transport, les modifications ont été lentes, très successives, les instruments actuels ne différant pour ainsi dire pas énormément des plus anciens.

[1] Si comme nous l'espérons sincèrement, cette question de musée vient à se résoudre et que la recherche d'un local dans Paris fournisse une première objection, nous indiquerons dès maintenant qu'au palais de Fontainebleau la galerie des Cerfs est au rez-de-chaussée et que, par sa décoration, ses dimensions, elle se prêterait à merveille et sans frais à faire valoir les objets qu'elle abriterait.

PLANCHE 20. — **N° 649. Selle en velours rouge avec passementeries de soie jaune (Époque Louis XIII). — N° 650. Selle fermière en velours rouge. — N° 664. Selle d'enfant en velours (Époque Louis XV). — N° 666. Selle en velours rouge du modèle dit « à la Royale » (Époque Louis XIV).**

Pl. 20

C. F. E.

Pl. 21

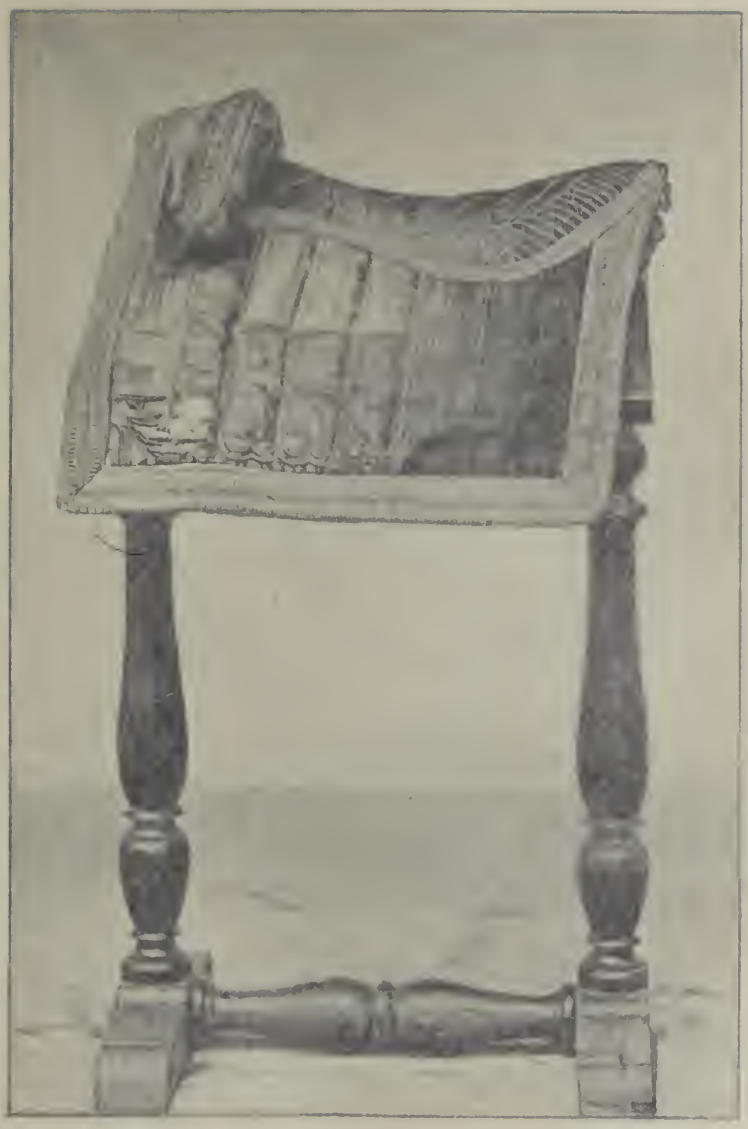
PLANCHE 21. — N° 652. Selle en peau blanche du modèle « à la Royale ». Époque Louis XIV. — N° 665. Selle du modèle dit « à piquer » (XVIII° siècle). — N° 667. Selle en velours rouge (Époque Louis XV). — N° 681. Selle du modèle dit « à piquer » (XVIII° siècle).

C. F. E.

PLANCHE 21. — N° 652. Selle en peau blanche du modèle « à la Royale ». Époque Louis XIV. — N° 665. Selle du modèle dit « à piquer » (XVIIIe siècle). — N° 667. Selle en velours rouge (Époque Louis XV). — N° 681. Selle du modèle dit « à piquer » (XVIIIe siècle).

Pl. 21

C. F. E



Pl. 22

PLANCHE 22. — N° 680. Selle en velours rouge ayant appartenu à M. le chevalier d'Abzac (Année 1809).

C.F.C

Planche 22. — N° 680. **Selle en velours rouge ayant appartenu à M. le chevalier d'Abzac (Année 1809).**

Pl. 22

C. F. E

QUELQUES SELLES D'HOMME

Selle N° 664. — Collection J. Pellier. — N'est qu'une selle d'enfant; elle est en velours rouge; par son travail, elle semble se rapporter à l'époque Louis XV, mais elle est exactement du modèle de celles qui, plus grandes, furent en usage pour les cavaliers des époques Henri IV et Louis XIII.

Selle N° 649, appartenant à M. Willems. — Nous présente une selle ordinaire de l'époque de Louis XIII.

Selle N° 666, appartenant à M. Leloir. — En velours rouge, du modèle dit « à la royale »; ce modèle fut, paraît-il, inventé plus spécialement pour la commodité du roi Louis XIV.

Selle N° 667, appartenant à M. Charassé. — En velours rouge; époque Louis XV; elle semble être un des premiers spécimens de l'introduction en France de la selle « à l'anglaise »; elle fut d'abord peu usitée sous Louis XV, mais son usage tendit à se répandre sous Louis XVI, au moment de l'intrusion de l'anglomanie.

Selle N° 652, appartenant à la collection Goubie. — En peau blanche, relevée d'élégantes piqûres de fil bleu, du modèle « à la royale » se rattache aux époques Louis XV, Louis XVI.

Selle N° 680, appartenant au Haras du Pin. — Elle a été confiée par l'obligeance de M. Du Pontavice de Heussey, directeur du haras. Elle est en velours rouge, du modèle le plus en usage à cette époque; ce fut une des selles personnelles du chevalier d'Abzac (Jean-François), directeur du haras du Pin, en 1809, le frère du comte d'Abzac; sa présence sous les yeux de nos cavaliers permet de toucher du doigt un document bien précis de cette période à laquelle se rattachent les meilleures de nos traditions françaises, en matière d'élégance équestre; la selle, on peut le voir, est « usée aux bons endroits ».

Selles N°s 681-665, appartenant à M. J. Pellier. — Ces deux selles sont du même modèle, dit « à piquer », l'une N° 681 en cuir blanc est du type réglementaire en usage à l'École de Versailles pour monter les « sauteurs », l'autre N° 665, en cuir noir, est sensiblement du même type, destinée au même usage, mais son modèle très légèrement différencié semblerait indiquer une origine privée; peut-être vient-elle d'une de ces académies particulières d'équitation si florissantes au milieu du XVIIIe siècle?

QUELQUES SELLES DE FEMME

Selle N° 677, appartenant à M. J. Pellier. — Selle en cuir vert; époque Henri IV; un rebord élevé contourne le siège; elle présente cette particularité qu'à droite du pommeau se trouve une large échancrure destinée à passer l'excédent des jupes très volumineuses à cette époque.

Selle N° 678, appartenant à M. J. Pellier. — Selle à planchette, époque XVIe et XVIIe siècle; en avant de la selle et pour ainsi dire sous la main droite de la femme, qui se trouvait assise face à gauche, se remarque un crochet pour attacher les rênes; il est facile d'en déduire que cette particularité ne s'appliquait que pour une monture docile et conduite en main; sur le côté droit de cette selle se remarque un chiffre en cuivre découpé, malheureusement mutilé.

Selle N° 663, collection Goubie. — Selle en velours rouge, époque XVIIe siècle; à fourche pour passer la jambe droite; du côté hors montoir tombe un large panneau sur lequel peut se lire, frappé sur le cuir, le chiffre J. C. M.; autour du siège se trouvent des passants et des dés pour supporter un paquetage éventuel.

Selle N° 683, appartenant à M. J. Pellier, — est du même modèle que la précédente, bien que d'une confection plus récente; sur les deux panneaux peut se lire le chiffre J. E.

Selles N°s 647, 661, 676, 668, appartenant à M. J. Pellier. — Ces quatre selles semblent dater du XVIIIe siècle, elles consacrent l'usage adopté pour les femmes de faire usage de fourche pour passer la jambe droite; elles sont ornées de broderies; elles révèlent des sentiments d'élégance féminine, mais dans leur forme générale elles indiquent une tendance à la légèreté, à éviter une apparence volumineuse; elles se ressentent de la préoccupation vers la simplification inspirée par les selles anglaises en usage pour les cavaliers masculins.

Selle N° 679, appartenant au duc d'Albuféra. — Cette selle est relativement simple, bien que les fourches soient ornées de grosses piqûres en soie blanche; elle fut la propriété de Pauline Bonaparte, princesse Borghèse.

A ces objets en nature et « usagers » qui marquent les phases successives de l'attitude des hommes et des femmes sur le dos des chevaux, il convient d'ajouter le contenu de trois élégantes vitrines renfermant une « œuvre » véritable due au travail personnel de M. J. Pellier.

PLANCHE 23. — N° 663. Selle en velours rouge (Époque XVII° siècle). — N° 677. Selle de femme (Époque Henri IV). — N° 678. Selle de femme (Époques XVI° et XVII° siècles). — N° 683. Selle de femme (Postérieure au XVII° siècle).

QUELQUES SELLES DE FEMME

Selle N° 677, appartenant à M. J. Pellier. — Selle en cuir vert; époque Henri IV; un rebord [illegible] entourne le siège; elle présente cette particularité qu'à droite du pommeau se trouve une large echancrure destinée à passer [illegible] des jupes très volumineuses à cette époque.

Selle N° 678, appartenant à M. J. Pellier. — Selle à planchette, époque XVIe et XVIIe siècles; [illegible] de la selle et pour ainsi dire sous la main droite de la [illegible] qui se trouvait assise face à gauche, se remarque un crochet pour [illegible] les rênes; il est facile d'en déduire que cette particularité [illegible] s'appliquait que pour une monture docile et conduite en main; [illegible] droit de cette selle se remarque un chiffre en cuivre [illegible] malheureusement mutilé.

Selle N° [illegible] collection [illegible]. — Selle [illegible] XVIIe siècle; [illegible] pour [illegible] la [illegible] droit [illegible] le chiffre [illegible] M.; autour du siège se trouvent [illegible] pour supporter un paquetage [illegible].

Selle N° [illegible] appartenant à M. J. Pellier. — [illegible] même modèle que la [illegible] bien que d'une [illegible] plus récente; sur les deux [illegible] on peut lire le chiffre J. E.

Selles N° [illegible] 661, 676, 668, appartenant à M. J. Pellier. — Ces quatre selles [illegible] dater du XVIIIe siècle, elles consacrent l'usage adopté [illegible] dames de faire usage de fourche pour passer la jambe droite; [illegible] ornées de broderies; elles révèlent des sentiments d'élégance [illegible] mais dans leur forme générale elles indiquent une tendance [illegible] à éviter une apparence volumineuse; elles se ressentent de la préoccupation vers la simplification [illegible] par les selles anglaises [illegible] usage pour les cavaliers masculins.

Selle N° 679, appartenant au duc d'Albuféra. — Cette selle [illegible] relativement simple [illegible] que les fourches soient ornées de [illegible] figures en soie blanche, elle fut la propriété de Pauline Bonaparte, princesse Borghese.

A ces objets en [illegible] « usagers » qui marquent les phases successives de l'attitude des hommes et des femmes sur le dos des chevaux, il convient d'ajouter le contenu de trois élégantes vitrines renfermant une « œuvre » véritable due au travail personnel de M. J. Pellier.

Planche 23. — N° 663. Selle en velours rouge (Époque XVIIe siècle). — N° 677. Selle de femme (Époque Henri IV). — N° 678. Selle de femme (Époques XVIe et XVIIe siècles). — N° 683. Selle de femme (Postérieure au XVIIe siècle).

Pl. 23

C. F. E

PLANCHE 24. — N° 647. Selle de postillon. — N° 661. Selle de femme (Époque XVIII° siècle). — N° 668. Selle de femme (Époque XVIII° siècle). — N° 676. Selle de femme (Époque XVIII° siècle).

PLANCHE 24. — N° 647. Selle de postillon. — N° 661. Selle de femme (Époque XVIIIe siècle). — N° 668. Selle de femme (Epoque XVIIIe siècle). — N° 676. Selle de femme (Époque XVIIIe siècle).

Pl. 24

C. F. E.

PLANCHE 25. — N° 679. **Selle de dame**
(Époque 1er Empire. XIXe siècle).

C.F.E

Planche 25. — N° 679. **Selle de dame (Époque 1er Empire. XIXe siècle).**

Pl. 25

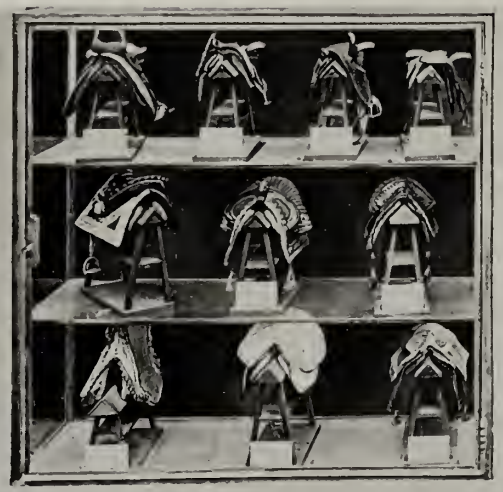
C. F. E

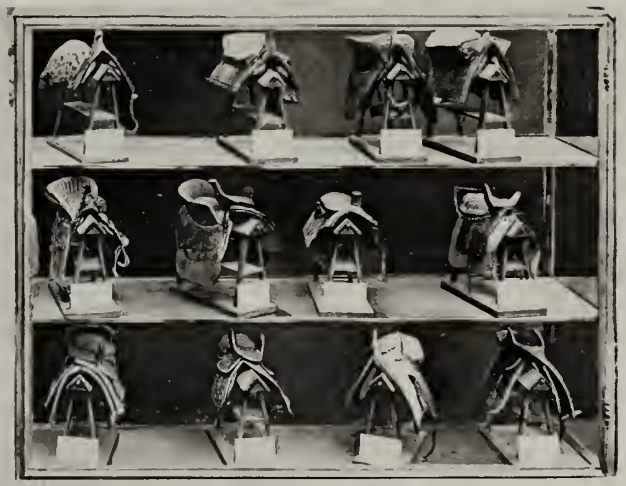
PL. 26

PLANCHE 26. — N° 704. Reproductions de selles françaises de femme (du moyen âge à nos jours). — N° 705. Reproductions de selles françaises d'homme (du moyen âge à nos jours).

Planche 26 — N° 704. Reproductions de selles françaises de femme (du moyen âge à nos jours). — N° 705. Reproductions de selles françaises d'homme (du moyen âge à nos jours).

C. F. E





Pl. 26

PLANCHE 27. — **Groupe de selles.**

Planche 27. — **Groupe de selles.**

Pl. 27

C. F. E.

PL. 28

PLANCHE 28. — N° 647. Selle de postillon. — N° 672-673. Portemanteau en cuir. — N° 713. Grelottières. — N° 714. Queues de renard. — N° 720. Veste de postillon.

Planche 28. — **N° 647. Selle de postillon. — N°s 672-673. Portemanteau en cuir. — N° 713. Grelottières. — N° 714. Queues de renard. — N° 720. Veste de postillon.**

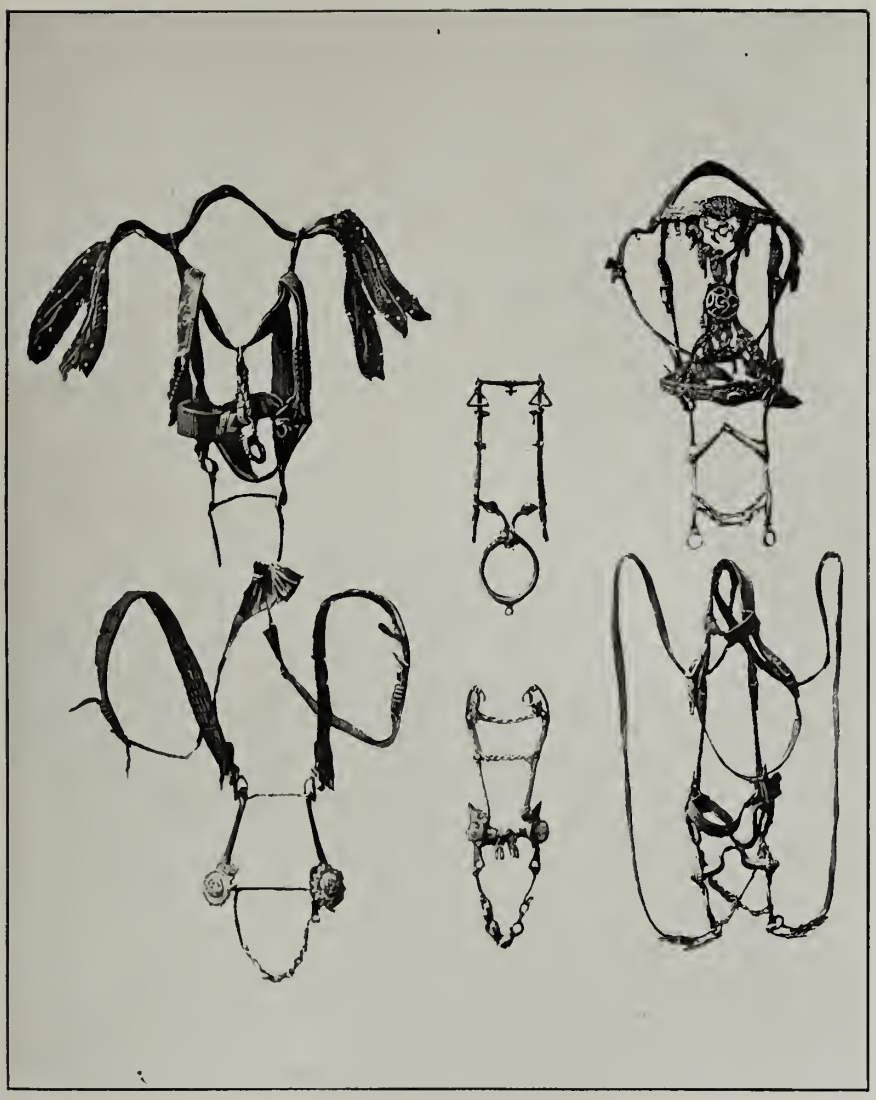
Pl. 28

C. F. F

PL. 19

PLANCHE 20. — N° 651. Mors d'attelage. — N° 654. Mors en fer forgé (Époque François Ier). — N° 655. Mors de selle complet en fer (Époque Louis XIII). — N° 656. Bride complète (Époque XVIIIe siècle). — N° 767. Mors de bride).

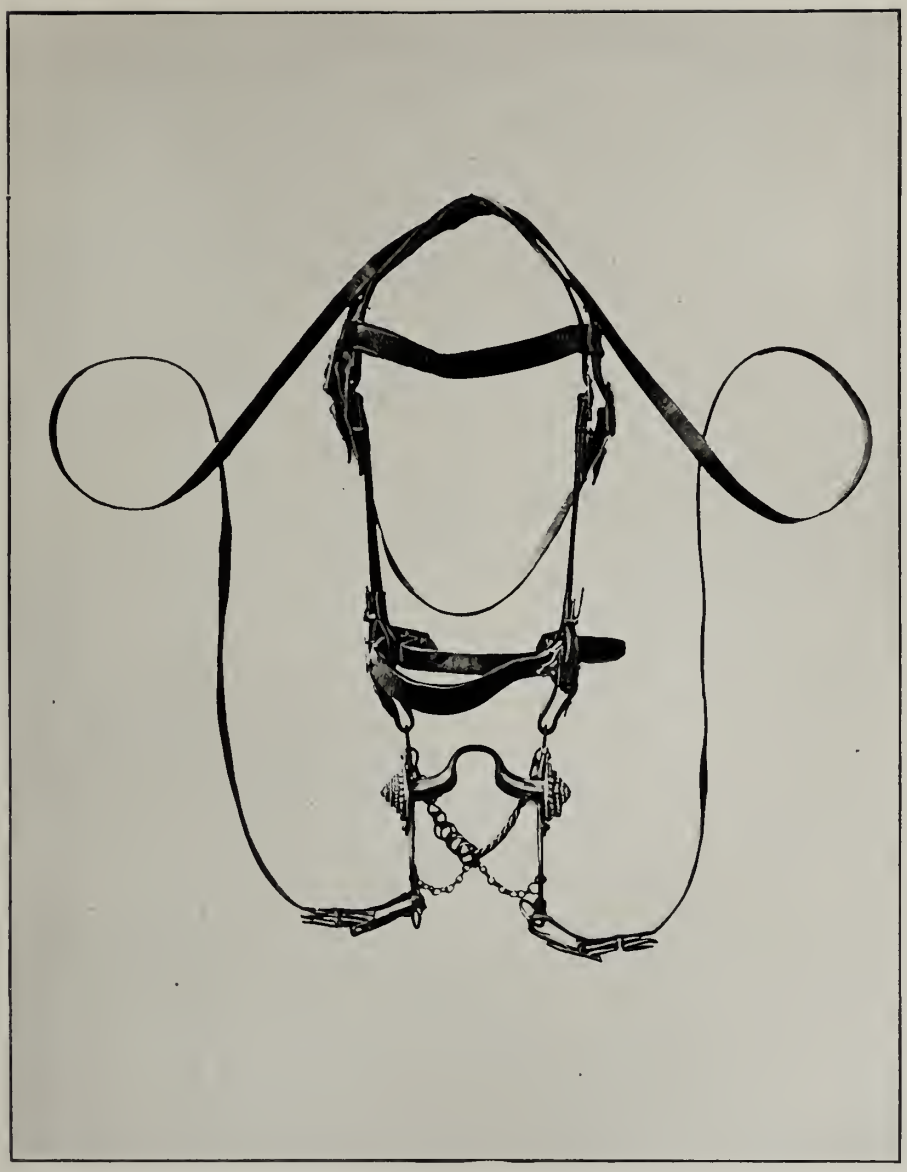
Planche 29. — N° 651. Mors d'attelage. — N° 654. Mors en fer forgé (Époque François Ier). — N° 655. Mors de selle complet en fer (Époque Louis XIII). — N° 656. Bride complète (Époque XVIIIe siècle). — N° 767. Mors de bride).



Pl. 29

PLANCHE 30. — N° 655. Mors de selle complet en fer (Époque Louis XIII. XVIIe siècle.

Planche 30. — **N° 655. Mors de selle complet en fer (Époque Louis XIII. XVIIe siècle.**

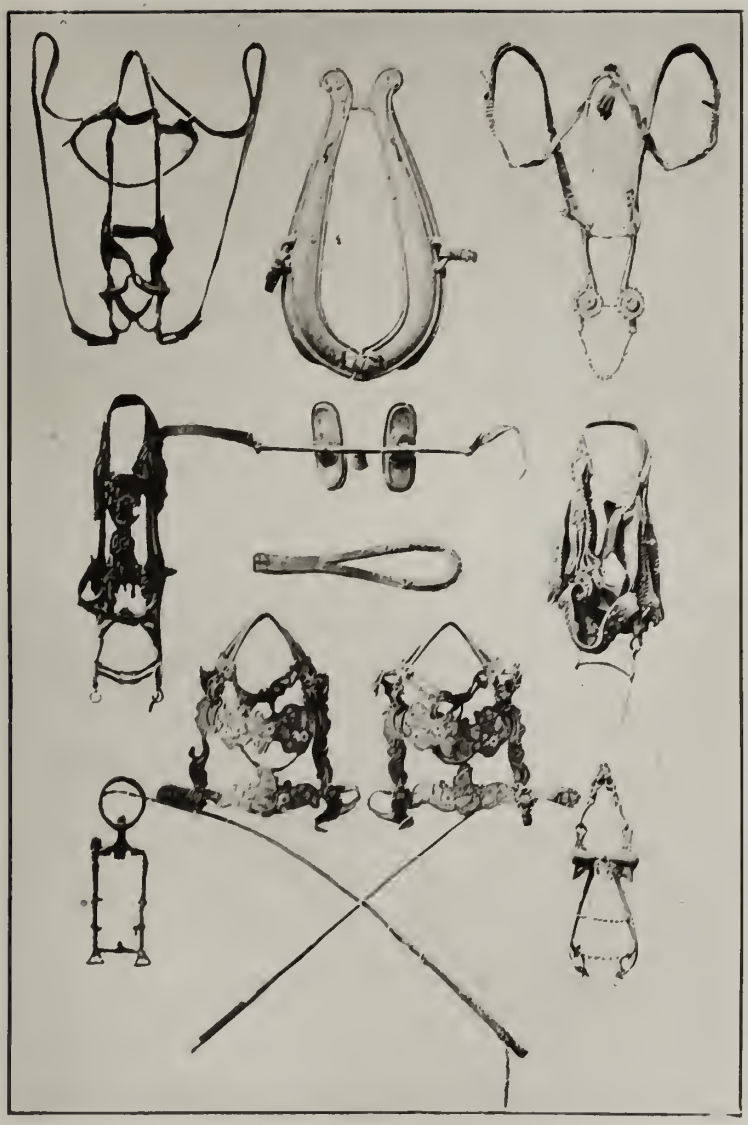


Pl. 30

C. F

PLANCHE 31. — N° 651. Mors d'attelage en fer ciselé et ouvragé. — N° 654. Mors en fer forgé (Époque François Ier). — N° 655. Mors de selle en fer (Époque Louis XIII). — N° 656. Bride complète (Époque XVIIIe siècle). — N° 657. Sellette dorée pour petit cheval. — N° 659. Collier en bois doré pour petit cheval. — N° 692. Cravache des Élèves bleus de Versailles (Ier Empire). — N° 767. Bride et son mors. — N° 783. Cravache (Époque Louis XV).

Planche 31. — N° 651. Mors d'attelage en fer ciselé et ouvragé. — N° 654. Mors en fer forgé (Époque François Ier). — N° 655. Mors de selle en fer (Epoque Louis XIII). — N° 656. Bride complète (Époque XVIIIe siècle). — N° 657. Sellette dorée pour petit cheval. — N° 659. Collier en bois doré pour petit cheval. — N° 692. Cravache des Elèves bleus de Versailles (1er Empire). — N° 767. Bride et son mors. — N° 783. Cravache (Epoque Louis XV).



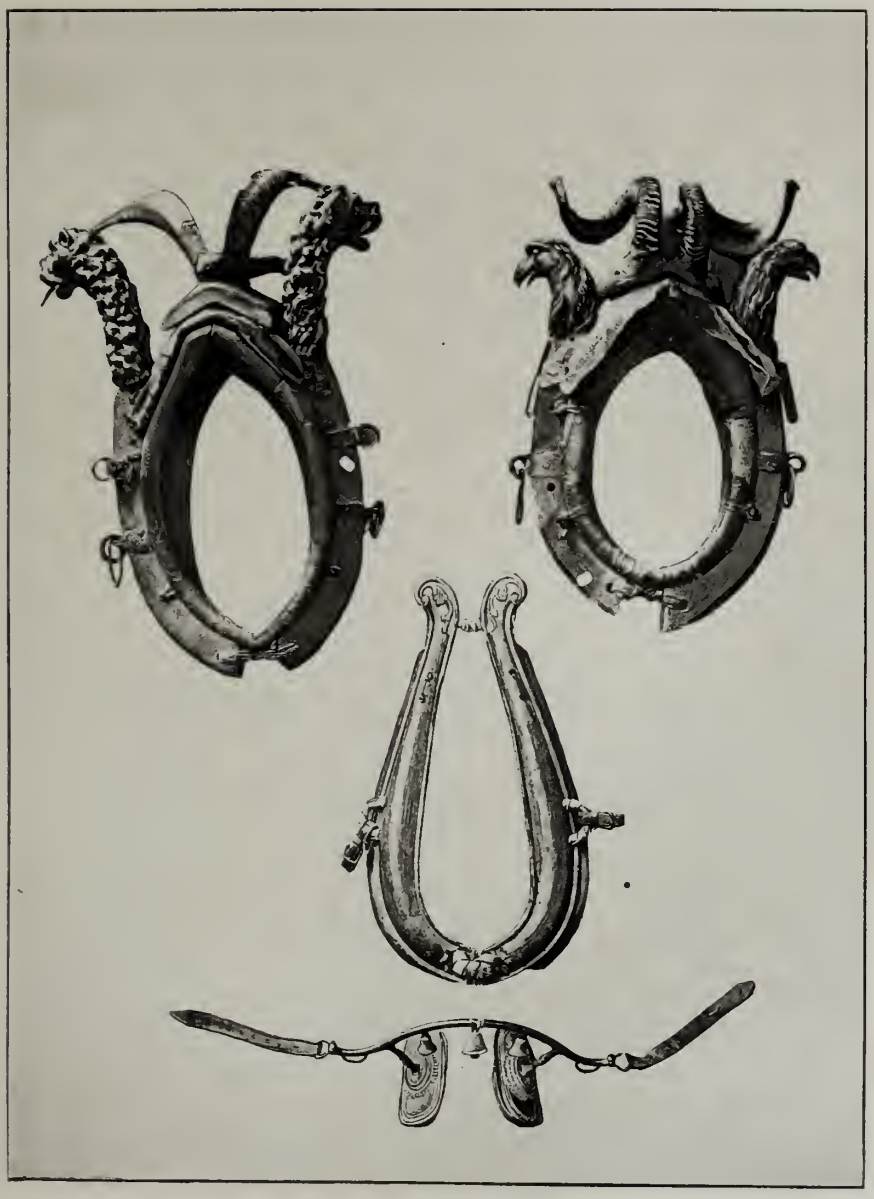
Pl. 31

C. F. E

Pl. 32

PLANCHE 32. — N° 648. Collier de traîneau. — N° 653. Collier de traîneau. — N° 657. Sellette dorée pour petit cheval. — N° 659. Collier en bois doré pour petit cheval.

PLANCHE 32. — N° 648. **Collier de traîneau.** — N° 653. **Collier de traîneau.** — N° 657. **Sellette dorée pour petit cheval.** — N° 659. **Collier en bois doré pour petit cheval.**



Pl. 32

C. F. E.

PLANCHE 33. — N° 658. Fouet de Postillon. — N° 669. Paire de bottes de postillon (Époque antérieure à l'Empire). — N° 670. Paire de bottes de postillon (Époque Empire). — N° 671. Paire de houseaux (Époque Louis XV).

Planche 33. — N° 658. Fouet de Postillon. — N° 669. Paire de bottes de postillon (Epoque antérieure à l'Empire). — N° 670. Paire de bottes de postillon (Époque Empire). — N° 671. Paire de houseaux (Époque Louis XV).

Pl. 33

C. F. E

26 modèles réduits au 1/5 de grandeur réelle, en cire coloriée, munis de tous leurs accessoires, représentent la série très complète de l'histoire de la selle.

Une première vitrine montre l'historique de la selle de femme depuis le moyen âge, et la seconde, l'historique de la selle d'homme pendant la même période.

Une troisième renferme une statuette de cheval, en cire également, portant un équipage style Louis XIV du plus élégant effet.

Cet ensemble est « une œuvre » d'artiste et d'érudit.

Ces petits modèles ne sont, bien entendu, que des reconstitutions absolument contemporaines, mais, comme elles ont été faites avec le plus grand soin et une conscience artistique la plus scrupuleuse, il convient de les citer comme de véritables documents rétrospectifs.

BRIDES

Incontestablement trop peu nombreuses ; quatre seulement méritent de fixer l'attention.

La première est une bride, époque XVIIIe siècle, dans toute la simplicité du modèle dit « à la française ».

La seconde est une bride époque Louis XIV, provenant de la collection Charassé et propriété du comte de Cossé-Brissac ; le cuir en a été rouge foncé ; les ornements et boucles en cuivre ciselé sont d'un très beau travail ; sur la muserolle se remarquent deux anneaux latéraux destinés à la conduite de cheval en caveçon ; on peut s'imaginer en la regardant la somptuosité des équipages qui figurèrent aux carrousels de 1662 et de 1668.

Deux autres brides, époque XVIIIe siècle, sont d'une extrême élégance ; elles sont en cuir découpé finement recouvert de soie relevé par des broderies de couleur, on penserait les attribuer à quelque galant équipage de selle d'une jolie femme passionnée pour les beaux chevaux : mais elles sont en paires et munies de minuscules œillères ; peut-être viennent-elles d'un harnais.... Mais alors que devaient être ces harnais et combien jolis devaient être les chevaux qui les portaient et charmante la « beauté » qu'ils traînaient !

Comte Maurice de Cossé-Brissac.

La Selle du Maréchal Lannes.

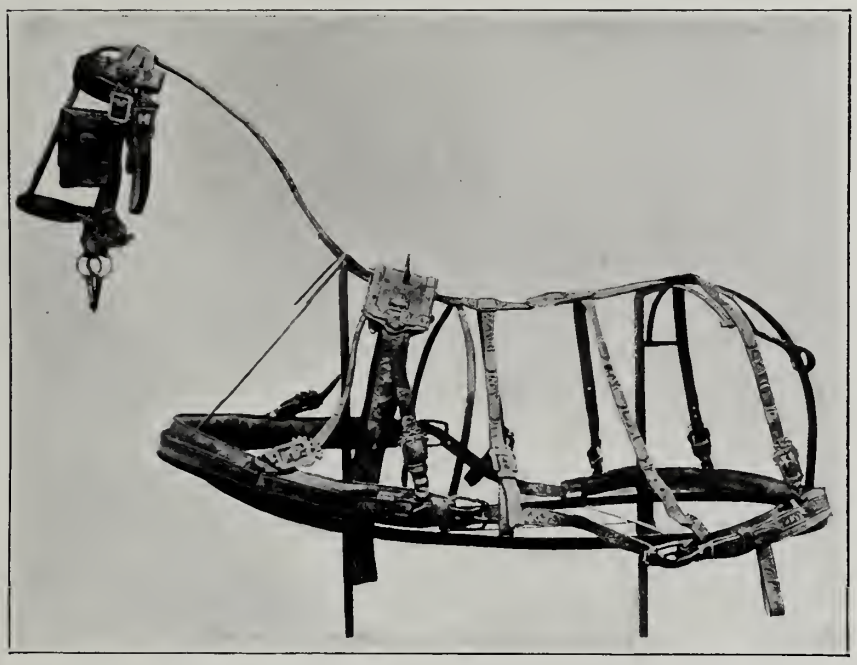
(Collection de Mme la Comtesse F. de Montebello.

La Sellerie

A l'Exposition rétrospective de 1900

Dès la plus haute antiquité, l'homme associa le cheval à ses destinées, mais combien sont ténébreux les développements divers qu'il subit, combien obscures ses diverses transformations!

Dans tous les temps, l'artiste s'est intéressé au cheval noble, idéal, poétique, au compagnon de guerre ou de luttes, à l'élégant et précieux auxiliaire des majestueux cortèges.



N° 712. Harnais époque Louis XV.

Du cheval domestique il ne nous reste rien; combien il eût été cependant intéressant d'en suivre l'évolution dans l'agriculture, dans

les transports, dans toutes les branches où son inépuisable assimilation en a fait le plus utile auxiliaire de l'homme.

A côté du cheval de guerre, l'antiquité ne nous lègue par le dessin ou la sculpture que le souvenir du coursier rapide ; le char avec ses harnais à bricoles et ses brides légères est le seul attelage qu'il nous soit permis de reconstituer et dont une jolie gravure exposée nous donne une idée.

Un voile plane sur les différents modes d'attelage en usage à travers les siècles, aucun spécimen n'est parvenu jusqu'à nous, la fragilité des matières ne résiste pas au temps.

La rareté des collections a rendu très laborieuse la formation de notre musée rétrospectif, il nous faut arriver jusqu'au XVIIe siècle pour trouver le premier spécimen intéressant d'un harnais, malheureusement incomplet, exposé par M. Heilbronner, sous le N° 712.

La bride enrichie à ornements en cuivre doré au frontal et à la muserolle ; la sellette ornée de contours dorés; les boucles doubles droites, finement guillochées et de pur style Louis XIV; les cuirs larges, à grosses coutures un peu primitives, mais robustes et solides, attestent que ces harnais attelés aux imposantes voitures de l'époque ont dû figurer à quelque cérémonie princière.

Sans quitter le XVIIe siècle, sous le N° 749, la curieuse litière attelée de deux mules, appartenant à M. le comte de Cholet, nous montre un attelage intéressant de harnais de charge de l'époque de Louis XIV; les brides sont en cuir noir, avec boucles doubles, muserolles et mors; sur la têtière une aigrette de plumes.

Ces bâts, solidement établis et fortement rembourrés, reçoivent une dossière large qui supporte tout le poids de la limonière; une bricole et un reculement permettent aux animaux d'imprimer au véhicule le mouvement d'avant et d'arrière. Le harnachement tout entier est mâle, solide et bien approprié au lourd fardeau que les animaux ont à supporter.

Combien délicat devait être le dressage des chevaux ou mulets attelés sur ces litières pour transporter sans encombre et sans secousses trop violentes les grands seigneurs et les nobles dames qui en faisaient usage.

Sous le N° 711, exposé par M. Bricard, nous trouvons les fragments d'un harnais du XVIIe siècle également. La sellette, ornée de garnitures en bronze doré, les barres découpées à jour, les boucles du reculement richement ciselées témoignent du soin et de la richesse apportés à sa confection.

PLANCHE 34. — N° 749. Litière pour mules (Époque Louis XVI. XVII° siècle).

C F E

les transports, dans toutes les branches où son inépuisable assimilation en a fait le plus utile auxiliaire de l'homme.

A côté du cheval de guerre, l'antiquité ne nous lègue par le dessin ou la sculpture que le souvenir du coursier rapide ; le char avec ses harnais à bricoles et ses brides légères est le seul attelage qu'il nous soit permis de reconstituer et dont une jolie gravure exposée nous donne une idée.

Un voile plane sur les différents modes d'attelage en usage à travers les siècles, aucun spécimen n'est parvenu jusqu'à nous, la fragilité des matières ne résiste pas au temps.

La rareté des collections a rendu très laborieuse la formation de notre musée rétrospectif, il nous faut arriver jusqu'au XVIIe siècle pour trouver le premier spécimen intéressant d'un harnais, malheureusement incomplet, exposé par M. Heilbronner, sous le N° 712.

La bride enrichie à ornements en cuivre doré au frontal et à la muserolle, la sellette ornée de contours dorés ; les boucles doubles droites, finement guillochées et de pur style Louis XIV ; les cuirs larges, à grosses coutures un peu primitives, mais robustes et solides, attestent que ces harnais attelés aux [illegible] de l'époque ont dû figurer à quelque [illegible].

Sans quitter le XVIIe siècle, sous le N° 749, la litière attelée de deux mules, appartenant à M. le comte de Cholet, nous montre un attelage intéressant de harnais de charge de l'époque de Louis XIV ; les brides sont en cuir noir, avec boucles doubles, muserolles et mors ; sur la têtière une aigrette de plumes.

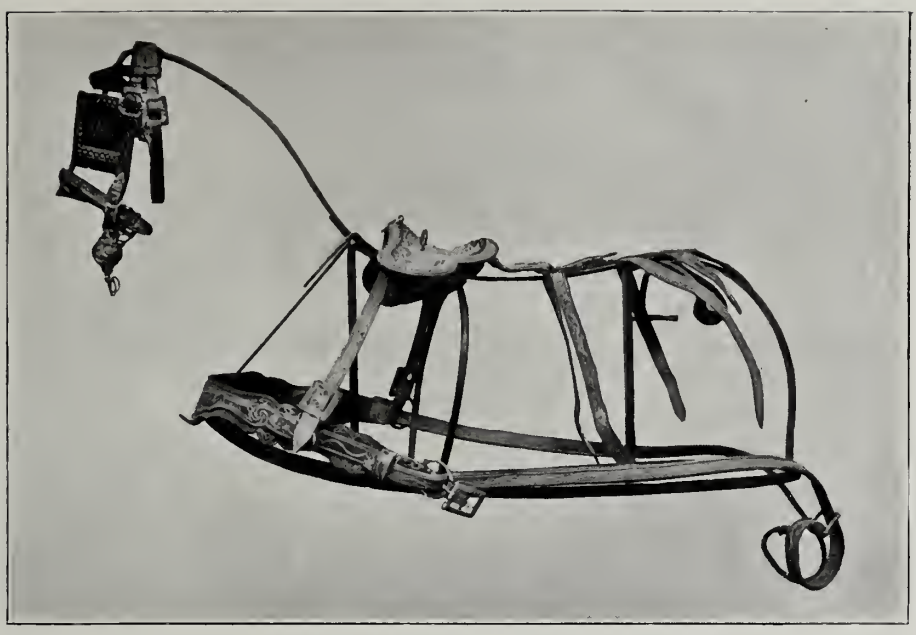
Ces bâts, solidement établis et fortement rembourrés, reçoivent une dossière large qui supporte tout le poids de la limonière ; une bricole et un reculement permettent aux animaux d'imprimer au véhicule le mouvement d'avant et d'arrière. Le harnachement tout entier est mâle, solide et bien approprié au lourd fardeau que les animaux ont à supporter.

Combien délicat devait être le dressage des chevaux ou mulets attelés sur ces litières pour transporter sans encombre et sans secousses trop violentes les grands seigneurs et les nobles dames qui en faisaient usage.

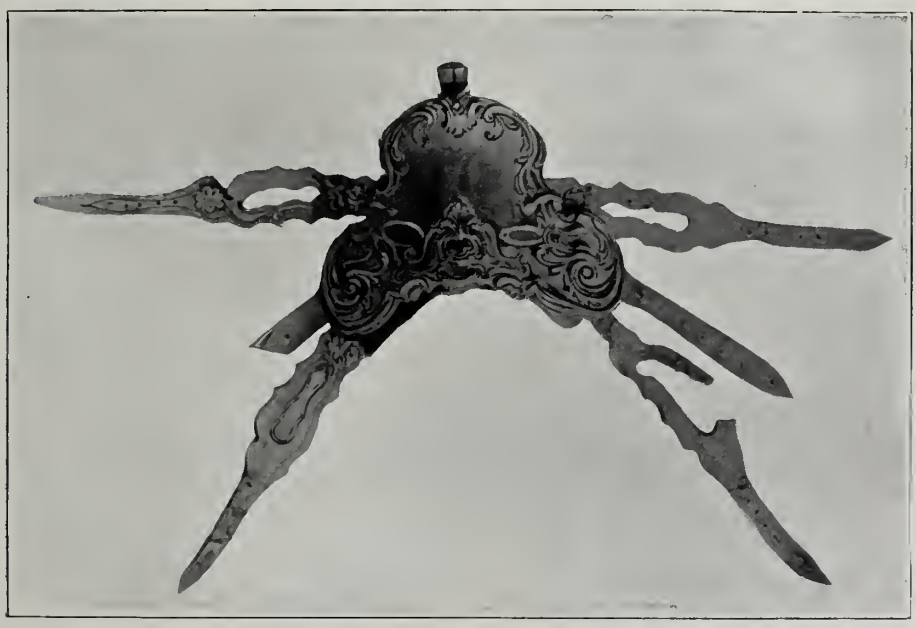
Sous le N° 711, exposé par M. Bricard, nous trouvons les fragments d'un harnais du XVIIe siècle également. La sellette, ornée de garnitures en bronze doré, les barres découpées à jour, les boucles du reculement richement ciselées témoignent du soin et de la richesse apportés à sa confection.

PLANCHE 34. — **N° 749. Litière pour mules (Époque Louis XVI. XVIIe siècle).**

C. F. E.



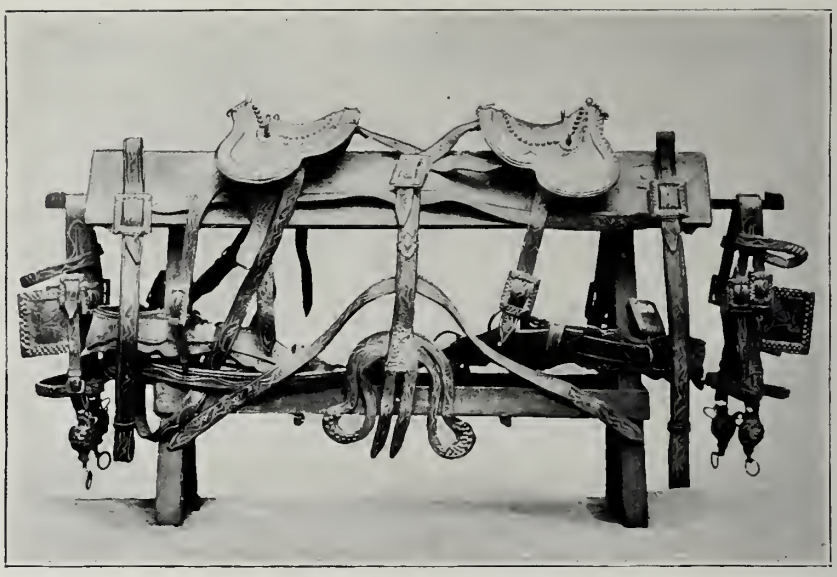
N° 711. Harnais époque Louis XVI.



N° 711. Sellette de harnais Louis XVI.

C. F. E

Sous le N° 787, M. Guinand a exposé une paire de harnais incomplète aussi, malheureusement, à peu près de la même époque que les précédents. Ils en diffèrent cependant en ce que les sellettes sont plus légères. Nous y retrouvons la même ornementation, les mêmes boucleries en bronze ciselé et doré. L'ensemble de ces harnais, plus léger, laisse apparaître la grâce élégante du règne de Louis XV.



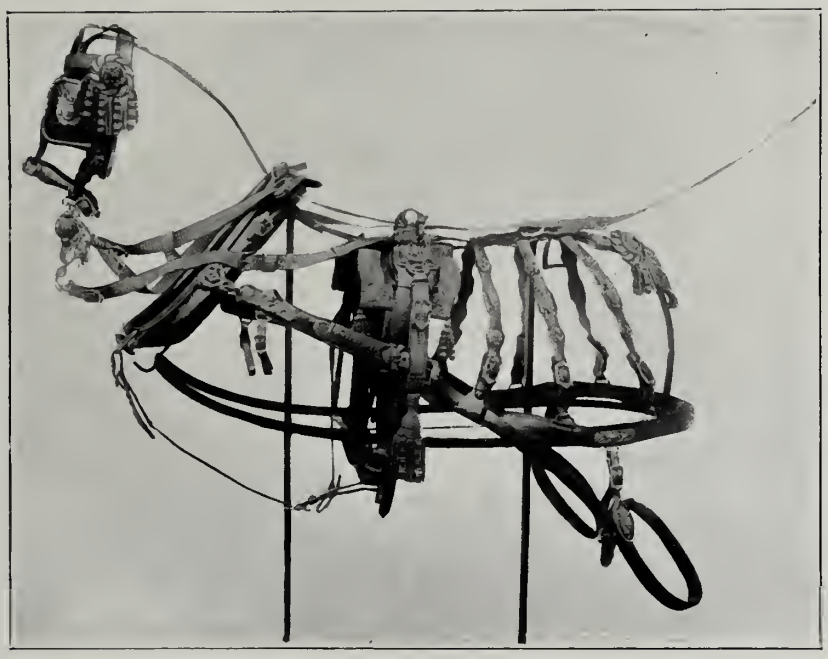
N° 787. Harnais complets époque Louis XV.

Nous arrivons alors à l'une des pièces principales, le N° 754, propriété de M. Hamburger. C'est une paire de harnais en maroquin blanc, piqué au point Burgos. Les brides, les mantelets, les chaînettes, les guides, sont ornés de passementeries en soie bleue et blanche ; les œillères, les mantelets, les surdos, les traits, sont brodés à même le cuir de feuillages en soie bleue ; la bouclerie et les ornements sont en bronze ciselé et doré d'un très joli travail. Ces harnais, admirablement conservés, ont été présentés sur une paire de chevaux pie (blanc et bai), très en honneur dans les attelages de gala du XVIIIe siècle et attelés au carrosse de gala pour lequel ils ont été créés, formant ainsi un ensemble du plus haut intérêt.

Si invraisemblable que cela paraisse, aucun spécimen du premier Empire, de la Restauration et du règne de Louis-Philippe n'a pu être représenté. Ces types, qui auraient formé entre le XVIIIe siècle et le

second Empire un lien si intéressant, existent bien à Trianon et à Chantilly, mais ces Musées n'ont pu s'en dessaisir au moment où l'Exposition leur amenait une affluence de visiteurs.

Le second Empire est brillamment représenté. Sous le N° 759, Monseigneur le Prince Murat expose un attelage de six chevaux avec selles de postillon et de garçons d'attelage, guides, cocardes et passementeries de laine à la française. Ces harnais proviennent des écuries de sa Majesté l'Empereur Napoléon III. Une paire présentée



N° 784. Harnais de gala a 8 chevaux.

sur une imposante paire de grands carrossiers bais attelés à une berline de gala formait un brillant parallèle à l'attelage de gala du XVIIIe siècle. Nous avions ainsi deux reconstitutions vécues qui ont frappé l'attention et l'admiration des nombreux visiteurs de nos galeries.

Nous trouvons ensuite, sous le N° 784, l'attelage de gala fait en 1852 pour la cérémonie du mariage de sa Majesté l'Empereur. L'attelage se compose de huit harnais avec une selle de postillon, de deux harnachements pour les chevaux des garçons d'attelage, plus celui du piqueur à cheval qui précédait la voiture. Ces harnais sont en cuir verni, la bouclerie et les ornements en bronze ciselé et doré, spécialement

composés et dessinés pour la circonstance; les passementeries, à la française, sont en soie et or. Ils sont aujourd'hui la propriété de sa Majesté l'Impératrice Eugénie.

Pour clore cette intéressante collection, nous trouvons enfin sous le N° 785, exposée par MM. Roduwart frères, une paire de harnais de demi-gala, pour coupé à housse, faite en 1866 pour le Président de la Chambre des Députés.

O souvenirs de splendeurs passées, que ne pouvez-vous, subitement animés, nous retracer votre existence, nous refaire l'histoire des événements auxquels vous avez été mêlés !

Et maintenant, Dieu veuille que l'automobilisme, fixant enfin la place que lui réserve la destinée, laisse à nos modernes Mécènes le loisir de se tourner encore vers le cheval et d'appliquer à de brillants attelages les ressources de leur art et de leur bon goût; que nos jolies mondaines, complétant au dehors le luxe et le confort du home moderne, encadrent les splendeurs de leur toilette et de leur beauté par le charme, la grâce, la haute élégance de somptueux équipages !

Émile Bernard et Georges Roduwart.

La Diligence.

(*Lithographie de l'époque.*)

PLANCHE 35. — N° 298. Litière de seigneur (XV° siècle).

composés et dessinés pour la circonstance; les passementeries, à la française, sont en [illegible]. Ils sont aujourd'hui la propriété de sa Majesté l'Impératrice [illegible].

Pour clore cette intéressante collection, nous trouvons enfin sous le N° 725, exposée par MM. Roduwart frères, une paire de harnais de demi-gala, pour coupé à housse, faite en 1866 pour le Président de la Chambre des Députés.

O souvenirs de splendeurs passées, que ne pouvez-vous, subitement animés, nous retracer votre existence, nous refaire l'histoire des événements auxquels vous avez été mêlés !

Et maintenant, Dieu veuille que l'automobilisme, fixant enfin la place que lui réserve la destinée, laisse à nos modernes Mecènes le loisir de se tourner encore vers le cheval et d'appliquer à de brillants attelages les ressources de leur art et de leur bon goût; que nos jolies mondaines, complétant au dehors le luxe et le confort du home moderne, encadrent les splendeurs de leur toilette et de leur beauté par le charme, la grâce, la haute élégance de [illegible] !

[illegible]

La Défense.

(Cinégraphie de l'époque.)

Planche 35. — **N° 298. Litière de seigneur (XVe siècle).**

C. F. E.

LES
MOYENS DE TRANSPORT
DEPUIS LE XVE SIÈCLE

COLLECTION DE M. MARTIN

A côté des richesses et des curiosités historiques qui viennent d'être si bien décrites, nous devons citer également une collection d'aquarelles extrêmement curieuse relative aux moyens de transport depuis le xve siècle.

Cette collection, qui ne comprenait pas moins de soixante et onze aquarelles, toutes dues au talent de M. Martin, chef de service au Ministère des travaux publics, avait été gracieusement mise à notre disposition par le Ministère, pour figurer parmi les nombreux tableaux, estampes et photographies qui complétaient notre musée.

C'était la reconstitution des moyens de transport mis en usage, depuis le xve siècle jusqu'à nos jours, depuis la litière du seigneur, la litière à bras, le coche, jusqu'au tramway électrique en passant par le coucou, la malle-poste, la diligence et la chaise de poste.

La plupart de ces aquarelles étaient des copies très fidèlement et très consciencieusement exécutées de gravures, estampes, lithographies et tableaux de Van der Meulen, Roubo, Géricault, Victor Adam, Carle Vernet, Raffet, Horace Vernet, etc.; elles présentaient donc, en dehors de leur intérêt rétrospectif, un caractère d'authenticité qui rendait cette collection plus attrayante encore.

Les quelques reproductions photographiques prises dans cette collection, donneront, du reste, une idée de ce qu'elle pouvait être.

La litière de seigneur du xve siècle, portée tantôt par des hommes, tantôt par des chevaux ou des mules, permettait d'utiliser les chemins défectueux et les sentiers étroits. Son usage se généralise dans la suite pour les transports à l'intérieur des villes et subsiste jusqu'à la fin du règne de Louis XV.

Le coche (ou la coche, comme on disait au XVIe siècle) paraît remonter au règne de François Ier.

Il était de forme arrondie et surmonté d'un baldaquin soutenu par des colonnes de bois. Vers le milieu du règne de Henri II, on ne comptait que trois coches à Paris : celui du roi, celui de Diane de Poitiers, et celui de René de Laval, seigneur de Bois-Dauphin. Sous Henri IV, le nombre des coches de ville était encore restreint, comme le prouve une lettre de ce roi à l'un de ses favoris : « Je ne sçaurais aller vous voir aujourd'hui parce que ma femme se sert de ma coche. » C'est dans cette voiture qu'il fut assassiné par Ravaillac (1610).

Dès la fin du XVIe siècle, les services des coches publics avaient été cependant organisés pour les voyages rayonnant de Paris vers quelques villes distantes de trente à quarante lieues, Orléans, Troyes, Rouen, Beauvais, Amiens.

Chaque service comportait une seule voiture qui n'effectuait le trajet qu'une fois par semaine. Un règlement du Parlement, du 26 juillet 1623, dispose que les fermiers des coches ne pourront être obligés de faire plus de huit à dix lieues par jour en hiver, du 1er novembre au 15 mars, et plus de treize à quatorze lieues pendant le reste de l'année.

L'entretien et l'amélioration des chaussées par Sully d'abord, ensuite par Colbert, facilitèrent les longs voyages en carrosse.

Plus grand, plus robuste et plus confortable que le coche, le carrosse pouvait transporter huit voyageurs et leurs bagages.

L'Administration de la poste aux chevaux avait mis en service d'autres types de voitures, à deux et quatre roues, cabriolet, calèche, dormeuse, berline, etc.

Les chevaux conduits au grand trot par des postillons étaient changés à chaque relais (8 kilomètres environ), l'allure était de 10 à 12 kilomètres à l'heure. Le prix par poste et par cheval attelé ou mené à franc étrier était de 25 sols, sous le règne de Louis XV et de 1 fr. 50 pendant la première moitié du XIXe siècle, puis 0 fr. 75 pour les guides. Il devait être payé autant de chevaux qu'il y avait de voyageurs et de postillons.

La poste aux chevaux a pris fin, comme les diligences, vers 1850, au moment où les chemins de fer ont relié Paris aux principales villes de France.

Le voyage en poste était un luxe réservé aux particuliers et aux familles riches. La *diligence*, qui fait son apparition vers le milieu du XVIIIe siècle, réalise sur le coche et le carrosse qui circulent encore un progrès considérable au point de vue de la rapidité ; d'un prix plus élevé

C.F.E

PLANCHE 36. — N° 300. Coche (Époque Henri IV. XVII° siècle).

Le coche (ou la coche, comme on disait au XVIe siècle) paraît remonter au règne de François Ier.

Il était de forme arrondie et surmonté d'un baldaquin soutenu par des colonnes de bois. Vers le milieu du règne de Henri II, on ne comptait que trois coches à Paris : celui du roi, celui de Diane de Poitiers, et celui de René de Laval, seigneur de Bois-Dauphin. Sous Henri IV, le nombre des coches de ville était encore restreint, comme le prouve une lettre de ce roi à l'un de ses favoris : « Je ne sçaurais aller vous voir aujourd'hui parce que ma femme se sert de ma coche. » C'est dans cette voiture qu'il fut assassiné par Ravaillac (1610).

Dès la fin du XVIe siècle, les services des coches publics avaient été cependant organisés pour les voyages rayonnant de Paris vers quelques villes distantes de trente à quarante lieues, Orléans, Troyes, Rouen, Beauvais, Amiens.

Chaque service comportait une seule voiture qui n'effectuait le trajet qu'une fois par semaine. Un règlement du Parlement, du 26 juillet 1623, dispose que les fermiers des coches [illegible] de faire plus de huit à dix lieues [illegible] et plus de [illegible]

L'entretien [illegible] ensuite par Colbert, facilitèrent [illegible]

Plus grand, plus robuste et plus confortable que le coche, le carrosse [illegible]

L'[illegible] aux chevaux avait mis en service d'autres types de voitures, à deux et quatre roues, cabriolet, caleche, dormeuse, berline, etc.

Les chevaux conduits au grand trot par des postillons étaient changés à chaque relais (8 kilomètres environ), l'allure était de 10 à 12 kilomètres à l'heure. Le prix par poste et par cheval attelé ou mené à franc étrier était de 25 sols, sous le règne de Louis XV et de 1 fr. 50 pendant la première moitié du XIXe siècle, puis 0 fr. 75 pour les guides. Il devait être payé autant de chevaux qu'il y avait de voyageurs et de postillons.

La poste aux chevaux a pris fin, comme les diligences, vers 1850, au moment où les chemins de fer ont relié Paris aux principales villes de France.

Le voyage en poste était un luxe réservé aux particuliers et aux familles riches. La *diligence*, qui fait son apparition vers le milieu du XVIIIe siècle, réalise sur le coche et le carrosse qui circulent encore un progrès considérable au point de vue de la rapidité ; d'un prix plus élevé

PLANCHE 36. — **N° 300. Coche (Époque Henri IV. XVIIe siècle).**

C. F E

Pl. 36

G. F. E

PLANCHE 37. — N° 304. Coche d'osier
(Règne de Louis XV. XVIII° siècle).

Planche 37. — **N° 304. Coche d'osier (Règne de Louis XV. XVIIIe siècle).**

Pl. 37

C. F. E

PLANCHE 38. — N° 327. **Calèche de poste (Louis-Philippe).**

Planche 38. — N° **327. Calèche de poste (Louis-Philippe).**

Pl. 38

C. F. E.

Pl. 30

PLANCHE 30. — N° 306. Berline de poste (Époque Louis-Philippe. XIX° siècle).

Planche 39. — **N° 306. Berline de poste (Époque Louis-Philippe. XIX° siècle).**

Pl. 39

C. F. E.

Pl. 40

PLANCHE 40. — N° 333. Diligence de Rouen au Havre (Règne de Louis XVIII. XIX° siècle).

G. F. E.

PLANCHE 40. — N° 333. **Diligence de Rouen au Havre (Règne de Louis XVIII. XIXe siècle).**

C. F. E.

Pl. 41

PLANCHE 41. — N° 328. Malle-poste (1830).

C. F. E.

PLANCHE 41. — N° **328. Malle-poste (1830).**

(C. F. E.)

Pl. 41

PLANCHE 42. — N° **314. Diligence vers 1830.**

C. F. E.

PLANCHE 45. — N° 315. Cour des Messageries à Paris (Année 1830).

PLANCHE 43. — **N° 315. Cour des Messageries à Paris (Année 1830).**

C. F. E.

PLANCHE 44. — N° 318. Concours (Époque 1830).

Planche 44. — N° **318. Coucous (Époque 1830).**

VOITURE A VOLONTE

que ses concurrents, elle a un tarif inférieur à celui du voyage en poste. Elle transporte huit personnes et leurs bagages, et effectue le trajet de Paris à Lyon vers 1750 en cinq jours l'été, et en six jours l'hiver; le prix est de 100 francs par personne, nourriture comprise; le poids réel des bagages est taxé à raison de six sols par livre de « hardes et paquets ». Le service des diligences a vécu un siècle.

On remarquera dans ces voitures que l'avant occupé par les bagages dans la diligence primitive du règne de Louis XV comporte un compartiment ouvert de trois places, ce qui élève à onze le nombre de voyageurs transportés. Les bagages sont répartis entre le dessus de la voiture et l'arrière.

La diligence subit ensuite une transformation complète.

Elle est à trois compartiments, coupé, intérieur, rotonde, surmontés d'une impériale pour les bagages avec banquettes.

L'attelage se compose de cinq chevaux conduits par un seul postillon. Viennent ensuite les malles-poste.

Leur service comportait le transport des voyageurs en même temps que celui des dépêches. Elles disparurent au fur et à mesure de la construction des grandes lignes de chemins de fer.

Les divers modes de transport pour voyageurs énumérés ci-dessus n'étaient affectés qu'aux longs trajets. Les déplacements de faible parcours, dans la banlieue de Paris, notamment, étaient effectués au moyen de diligences de dimensions réduites et d'allures accélérées qui, à l'époque de la Restauration et de Louis-Philippe, faisaient un service régulier, notamment de Paris à Saint-Germain et de Paris à Sceaux. Ce moyen de transport était complété par les *coucous*.

Cette magnifique collection se terminait par la reproduction de plusieurs tramways à traction animale, à air comprimé et à traction électrique qui montraient bien aux visiteurs les perfectionnements réalisés au point de vue de la vitesse et du confort.

Nous ne saurions trop remercier M. Pérouse, le Directeur des chemins de fer au Ministère des Travaux publics, qui a bien voulu accéder au désir exprimé par notre Comité en nous confiant cette superbe collection qui trouvait si bien sa place dans notre Musée Centennal.

Cette collection si intéressante et qui dénote chez son auteur tant de persévérance et de talent a été justement appréciée et admirée par les visiteurs. Le Comité est très heureux de remercier ici M. Martin du précieux concours donné par lui à l'Exposition rétrospective des moyens de transport.

HIPPOLYTE POINCELET.

Les Embarras de Paris.

(D'après une caricature du temps.)

Voyages, Tourisme

et chemins de fer

A côté du merveilleux musée de la carrosserie, où sont réunis les plus riches spécimens de carrosses, chaises à porteur et véhicules de toutes sortes, le Musée Centennal des Voyages et du Tourisme a des visées plus modestes et se borne à rappeler l'histoire de la locomotion au commencement du XIXe siècle, ainsi que les débuts du cycle et de l'automobile; une autre partie non moins importante a été consacrée aux chemins de fer. Nous avons joint aux quelques modèles, que le peu d'espace dont nous disposions nous permettait de réunir, un certain nombre d'objets, dessins, estampes, caricatures et documents divers, qui viennent compléter un ensemble qui n'a d'autres prétentions que d'intéresser le public, autant par le côté amusant que par le côté instructif.

I. LES VOYAGES EN VOITURE

Le joli modèle des Messageries royales, en 1830, du musée Carnavalet rappelle le seul mode de voyage à la disposition du public, dans la première partie du siècle; c'est bien la diligence que nos pères ont connue, avec son coupé, son intérieur et sa rotonde; on lit sur les portes l'inscription : « Rue Notre-Dame-des-Victoires » d'où partaient les principales messageries.

Plusieurs estampes très intéressantes, appartenant à MM. Vaisse et Manceaux Duchemin, donnent une idée des différentes voitures publiques, la diligence, la chaise de poste, l'estafette, la malle-poste à cinq chevaux, les jumelles, les messageries Laffitte et Caillard, universellement connues.

A citer une délicieuse vue de Paris avec les moyens de locomotion de l'ancien temps et une reproduction du ravissant tableau « l'Arrivée du Coche d'eau en 1810 » à M. Henry Tenré.

Les anciens costumes de postillon sont représentés par deux très belles vestes avec gilet du premier Empire appartenant à M. Paul Marmottan, qui a bien voulu aussi prêter des culottes de peau de la même époque, admirablement conservées, ainsi que des bottes lourdes et massives bien curieuses et des plaques de postillon, la ceinture et le brassard authentiques avec plaques du postillon de Longjumeau à M. Paul Dablin, le savant collectionneur, qui expose aussi des grelots anciens et un amusant gobelet dont les postillons faisaient usage pour boire sans descendre de cheval.

La locomotion privée est représentée tout d'abord par un charmant modèle de coche, ayant appartenu au célèbre peintre Meissonier, propriété de Mme Renée Bezanson, et par la chaise de poste de 1789, donnée au Musée ethnographique du Trocadéro par le peintre Adolphe Guillon; ce rare spécimen est des plus intéressants et constitue une pièce unique, avec sa vieille malle installée à l'arrière.

Près de la chaise de poste attelée d'un cheval au trot (l'espace dont nous disposions ne nous ayant pas permis d'y ajouter le cheval de renfort) dans laquelle on aperçoit deux jeunes mariés faisant leur voyage de noces, est représentée une scène de départ en 1827 : un officier de la Restauration, dans son uniforme blanc de l'époque, donne des ordres au postillon, au moment de monter en calèche. Cette voiture, qui appartient à M. Felber, est d'une conservation admirable ; elle a appartenu à la famille de Felcourt et fit son dernier voyage en Italie en 1846 de Vitry-le-François; elle se trouve aujourd'hui telle qu'elle a été construite en 1827 avec ses veaux et accessoires : c'est une pièce de premier ordre.

Dans les vitrines, une très importante collection de pièces relatives aux postes, datant en grande partie de la Révolution et de l'Empire, décrets, arrêtés, circulaires diverses, signés de noms célèbres, tels que : Carnot, Collot-d'Herbois, Just, Julien de Toulouse, etc., que nous devons à l'obligeance de M. le Sous-Secrétaire des Postes et Télégraphes. Parmi les pièces les plus intéressantes figurent deux circulaires aux maîtres de poste, bien amusantes, des 25 septembre et 17 octobre 1815.

On lit sur la première :

« On m'assure, monsieur, que des postillons ont été rencontrés avec des écussons portant l'empreinte de l'aigle. Vous voudrez bien, au reçu de ma lettre, vous faire représenter tous les objets d'uniforme de vos postillons et en faire disparaître tous les signes du gouvernement usurpateur. Vous y mettrez d'autant plus de sévérité

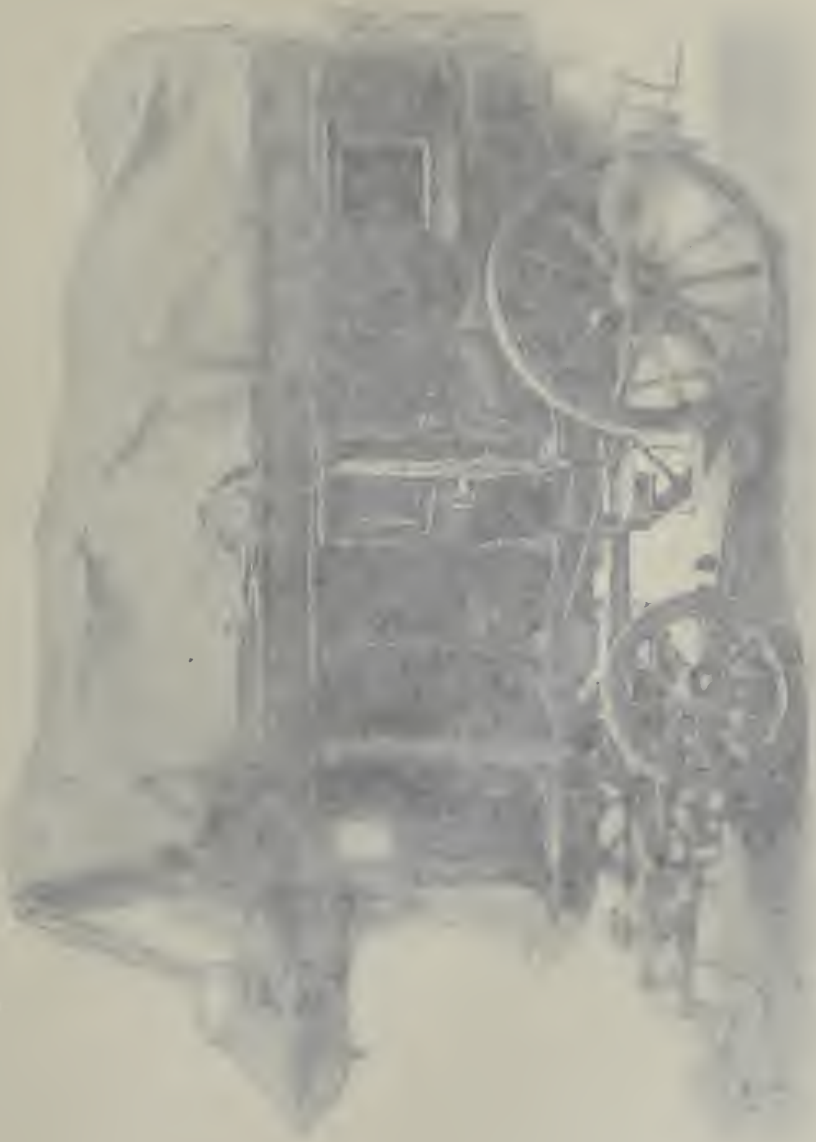


PLANCHE 45. — N° 794. Ancienne diligence de Paris à Strasbourg (Année 1830. Petit modèle).

[illegible] de postillon [illegible] par [illegible] [illegible] de premier [illegible] [illegible] qui a bien voulu [illegible] des [illegible] de peau de la [illegible] [illegible] ainsi que des bottes lourdes et [illegible] [illegible] et des plaques de postillon, la ceinture et le [illegible] avec plaques du postillon de Longjumeau à M. [illegible] collectionneur, qui expose aussi des [illegible] [illegible] gobelet dont les postillons faisaient usage [illegible] de cheval.

[illegible] privée est représentée tout d'abord par [illegible] ayant appartenu au célèbre peintre [illegible] de Mme Renée Bezinson et par la chaise de poste [illegible] au Musée ethnographique du Trocadéro par le peintre [illegible] ce rare spécimen est des plus intéressants et constitue une [illegible], avec sa vieille malle installée à l'arrière.

[illegible] de la chaise de poste attelée d'un cheval au trot d'espace dont [illegible] disposions ne nous [illegible] dans laquelle [illegible] de noces [illegible] de la R[illegible] des ordres au postillon, [illegible] qui appartient à M. Felber [illegible] a appartenu à la famille de [illegible] en 1846 de Vuey-le-[illegible] a été construite [illegible] avec [illegible] c'est une pièce de premier ordre.

Dans les vitrines une très importante collection de pièces relatives aux postes, datant en grande partie de la Révolution et de l'Empire, décrets, arrêtés, circulaires diverses, signés de noms célèbres tels que Carnot, Collot-d'Herbois, Just, Julien de Toulouse, etc., que nous devons à l'obligeance de M. le Sous-Secrétaire des Postes et Télégraphes. Parmi les pièces les plus intéressantes [illegible] aux maîtres de poste, bien amusantes [illegible] 1815.

On lit sur la première :

« On m'assure, monsieur, que des postillons [illegible] [illegible] portant l'empreinte de l'aigle. Vous voudrez bien, au [illegible] ma lettre, vous faire représenter tous les objets d'uniforme de vos postillons et en faire disparaître tous les signes du gouvernement [illegible]. Vous y mettrez d'autant plus de sévérité

PLANCHE 45. — **N° 794. Ancienne diligence de Paris à Strasbourg (Année 1830. Petit modèle).**

Pl. 45

C. F. E

PLANCHE 46. — Vue de Paris (Année 1805).

PLANCHE 46. — **Vue de Paris (Année 1805).**

Pl. 46

C. F. E.

PLANCHE 47. — N° 792. Chaise de poste en 1789.

PLANCHE 47. — **N° 792. Chaise de poste en 1789.**

C. F. E.

PLANCHE 48. — N° 793. Calèche de voyage en 1827.

PLANCHE 48. — N° **793. Calèche de voyage en 1827.**

C. F. E.

PLANCHE 49. — Chaise de poste de 1789
et calèche de voyage de 1827.

E.F.E.

PLANCHE 49. — **Chaise de poste de 1789 et calèche de voyage de 1827.**

C. F. E

que j'ai reçu des plaintes réitérées sur le mauvais esprit des postillons. »

Et sur la seconde, un mois plus tard :

« Mon prédécesseur vous a recommandé d'inspecter l'uniforme de vos postillons et d'en faire disparaître tous les signes du gouvernement usurpateur. Je suis informé que quelques postillons portent encore des vestes de couleur verte; je veux bien tolérer qu'ils aient ces vestes, mais je vous ordonne de veiller à ce que les premières qu'ils feront faire soient de couleur bleue. Lorsque les postillons sont appelés en tournée, il est d'usage de décorer leur chapeau de rubans et bouffettes de diverses couleurs, vous veillerez à ce que ces rubans et bouffettes soient exclusivement de couleur blanche et vous défendrez à vos postillons d'en porter de toute autre couleur sous peine de renvoi. »

MM. Chevrier et Dumoutet exposent plusieurs brevets de maîtres de poste avec les distances, fort bien conservés. Mentionnons aussi une collection de très beaux livres de poste, avec les distances et les prix des étapes des messageries en France et des passeports depuis le premier Empire jusqu'à nos jours.

La Compagnie générale des omnibus expose une suite très intéressante de huit lithographies de Raffet, représentant les anciennes voitures de transport en commun, qui ont précédé les omnibus actuels, et qu'on dénommait : les Béarnaises, les Écossaises, les Citadines, les Tricycles, les Dames Blanches, les Favorites, etc., puis un délicieux dessin d'Eugène Lami « le Coucou », des caricatures et un ancien plan des lignes d'omnibus.

N'oublions pas les dessins célèbres « Route de Poissy » et « Route de Saint-Cloud » de Carle Vernet, et deux jolies enseignes d'auberge « Au Cheval rouge » et « Aux trois mousquetaires », appartenant à M. Quarré-Reybourbon dont la collection est célèbre à Lille.

Citons de belles malles de voyage en fer, aux serrures et cadenas des plus curieux, appartenant à MM. Erhard et d'Artois et un coffre de voyage, aux armes de Mme Élisabeth de France, sœur de Louis XVI, donné par elle au moment de son arrestation à Sophie de La Rochefoucauld, qui elle-même en a fait don à Mme Chastellain de Chanvilliers, arrière-grand'mère du possesseur actuel, M. Ouzilleau.

Et pour terminer avec les différents objets relatifs aux voyages, un nécessaire merveilleux, époque Empire, avec pièces en argent et porcelaine de chez Biennais, que M. Henry a bien voulu nous prêter.

Plusieurs dessins et caricatures, enfin, sur les diligences et un

amusant voyage d'un dessinateur à la cour de Charles X, lors du sacre à Reims, reconstitué par le passeport, le billet de logement et la carte d'entrée à la cathédrale, le tout appartenant à M. Jean Lhomer.

II. LE TOURISME

Si les chemins de fer ont fait des progrès merveilleux en cinquante ans, le vélocipède et l'automobile ont marché à pas de géant dans les dix dernières années du siècle. Et cependant leur origine est aussi ancienne que celle des chemins de fer, sinon plus.

En 1696 existait déjà la voiture d'Ozanam, sorte de tricycle avec un domestique à l'arrière, faisant marcher le véhicule, au moyen de deux pédales; en 1770, la voiture de Cugnot, autre tricycle, mais celui-là à vapeur, avec sa machine et sa roue motrice, est bien le premier ancêtre de l'automobile.

Ce n'est que vers 1795 que paraît la draisienne, sorte de bloc de bois allongé monté sur deux roues, avec une selle primitive, qu'enfourche le cavalier qui avance ensuite à grandes enjambées. Une très belle gravure coloriée prêtée par M. François Carnot, représentant la draisienne ou « nouvelle voiture par brevet d'invention pour faire quatorze lieues en quinze jours », donne une idée parfaite de ce moyen de locomotion dont le musée possède un très curieux spécimen appartenant à M. Delhorme; la pièce de bois figure une tête de cheval grossièrement sculptée avec une crinière et une queue tout à fait divertissantes; les roues en bois quelque peu vermoulues, après un siècle d'existence, sont cerclées de fer. A la suite, un vélocifère construit à Julien (Isère) également à tête de cheval, agrémenté d'un large poitrail rembourré permettant de pousser la machine. Il appartient à M. Voraz.

Une autre draisienne de 1810, à M. Gosse, est très amusante de forme avec ses grandes roues presque égales.

Avec le vélocipède de 1847 à M. Louis Prévot, construit à Rouen, par le mécanicien Delahaye, marchant autant avec les pieds qu'avec les mains par un mécanisme actionnant la roue arrière et le curieux bicycle de dame de 1861, à M. Louis Dreux, construit par Michaux, apparaît l'usage de la pédale sans chaîne, soit qu'elle actionne déjà la roue arrière par un système de billes, soit la roue d'avant, placée directement sur le moyeu; ce dernier modèle dura jusqu'à l'achèvement de la bicyclette; citons les vélocipèdes de MM. Dreux, Réginald Smith, Émile Paisseau, Thiault (très belle machine ayant appartenu au

PLANCHE 50. — N° 965. Draisienne de 1795.

[illegible] voyage d'un dessinateur à la cour de Charles X, lors du sacre à Reims, reconstitué par le passeport, le billet de logement et la carte d'entrée à la cathédrale, le tout appartenant à M. Jean Lhomer.

II. LE TOURISME

Si les chemins de fer ont fait des progrès merveilleux en cinquante ans, le vélocipède et l'automobile ont marché à pas de géant dans les dix dernières années du siècle. Et cependant leur origine est aussi ancienne que celle des chemins de fer, sinon plus.

En 1696 existait déjà la voiture d'Ozanam, sorte de tricycle avec un domestique à l'arrière, faisant marcher le véhicule, au moyen de deux pédales; en 1770, la voiture de Cugnot, autre tricycle, mais celui-là à vapeur, avec sa machine et sa roue motrice, est bien le premier ancêtre de l'automobile.

Ce n'est que vers 1795 que paraît la draisienne, sorte de bloc de bois allongé monté sur deux roues, avec une selle primitive qu'enfourche le cavalier qui avance ensuite [illegible]. Une très belle gravure coloriée prêtée par M. [illegible] draisienne ou [illegible] quatorze lieues en quinze jours [illegible] une idée parfaite de ce moyen de locomotion dont le musée possède un très curieux spécimen appartenant à M. Delhorme; la pièce de bois figure une tête de cheval grossièrement sculptée avec une crinière et une queue tout à fait divertissantes; les roues en bois quelque peu vermoulues, après un siècle d'existence, sont cerclées de fer. A la suite, un vélocifère construit à Julian (Isère) également à tête de cheval, agrémenté d'un large poitrail rembourré permettant de pousser la machine. Il appartient à M. Voraz.

Une autre draisienne de 1810, à M. Gosse, est très amusante de forme avec ses grandes roues presque égales.

Avec le vélocipède de 1847 à M. Louis Prévot, construit à Rouen par le mécanicien Delahaye, marchant autant avec les pieds qu'avec les mains par un mécanisme actionnant la roue arrière et le [illegible] de dame de 1860, à M. Louis Dreux, construit par Michaux, apparaît l'usage de la pédale sans chaîne, soit qu'elle actionne déjà la roue arrière par un système de billes, soit la roue d'avant, placée directement sur le moyeu; ce dernier modèle dura jusqu'à l'achèvement de la bicyclette; citons les vélocipèdes de MM. Dreux, Réginald Smith, Emile Paisseau. Tenant très belle machine ayant appartenu au

Planche 50. — N° 965. **Draisienne de 1795.**

C. F. E.

Pl. 50

PLANCHE 51. — N° 906. Vélocifère de 1798. — N° 907. Draisienne de 1810. — N° 908. Vélocipède de 1847.

Planche 51. — N° 966. **Vélocifère de 1798.** — N° 967. **Draisienne de 1810.** — N° 968. **Vélocipède de 1847.**

Pl. 51

C. F. E.

PLANCHE 32. — Groupe de draisiennes et de vélocipèdes.

C. F. E

Planche 52. — **Groupe de draisiennes et de vélocipèdes.**

TEUR
TEAUX
DIDIER
DE DION-BOUTON
TRICYCLE A VAPEUR
Construit en 1885.

Pl. 52

C. F. E

Pl. 53

PLANCHE 53. — N° 981. Voiture dili-
gence à vapeur (Année 1873).

Planche 53. — **N° 981. Voiture diligence à vapeur (Année 1873).**

Pl. 53

C. F. E.

PLANCHE 54 — « L'Invicta » construite par Stephenson (Année 1831). — « Oissel » machine à voyageurs construite par Buddicom (Année 1843). — Petit modèle d'une locomotive de Marc Séguin (Année 1827).

Planche 54. — « L'Invicta » construite par Stephenson (Année 1831). — « Oissel » machine à voyageurs construite par Buddicom (Année 1843). — Petit modèle d'une locomotive de Marc Séguin (Année 1827).

U. F. E.

comte d'Eu) et les bicycles, machines de courses, de 1875 à 1885, comportant une grande roue motrice avec selle placée au sommet du tube épousant la courbe et se terminant par une roue microscopique ; MM. Dreux, Réginald Smith et Paul Rousseau en ont prêté de curieux spécimens.

Les débuts de l'automobilisme ne remontant guère qu'à une quinzaine d'années sont représentés par trois pièces intéressantes : le premier tricycle à vapeur de 1885, le premier tricycle à pétrole de MM. de Dion et Bouton, et la grande voiture du marquis de Broc, sorte de diligence à vapeur, construite par M. Bollée père, au Mans.

III. LES CHEMINS DE FER

Le Musée Centennal des Voyages et du Tourisme constitue l'histoire des moyens de transport pendant le XIXe siècle dont la première partie ne connut, avant les chemins de fer, que les chaises de poste et les diligences.

Il était intéressant de présenter ensemble ces modes de locomotion si différents l'un de l'autre ; aussi la classe 32, pour éviter un double emploi, a-t-elle fusionné son Exposition Centennale avec celle des Voyages et du Tourisme, à l'organisation de laquelle elle a bien voulu apporter son précieux concours.

Deux spécimens intéressants marquent les débuts des chemins de fer ; à défaut de la première machine à vapeur, la voiture de Cugnot, qui peut être regardée plutôt comme le premier automobile, que comme la première locomotive, nous avons exposé l'*Invicta*, machine construite par Stephenson, qui fut la première à circuler sur un chemin de fer public, le 3 mai 1831, de Whistable à Canterbury, et le modèle de la première locomotive à chaudière tubulaire construite en 1827 pour le chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon, prêté obligeamment par le musée des Arts et Métiers.

La Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest a bien voulu exposer un spécimen plus récent, mais très intéressant néanmoins, d'une machine à voyageurs, portant le nom d'« Oissel », construite en 1843 par Buddicom, dans l'atelier dit « des Chartreux », près de Rouen, pour le premier chemin de fer de Paris à Rouen. Cette machine, qui faisait encore, il y a quelques années, le service intérieur des gares, a été reconstituée avec beaucoup d'exactitude, avec tous les accessoires du temps : à citer un chauffeur et un aiguilleur, revêtus des costumes de

l'époque, reconstitués d'après les dessins représentant les costumes des employés du chemin de fer de Saint-Germain, appartenant à M. Glasser.

Dans la vitrine où se trouve le modèle de Séguin, on remarque encore le joli modèle de la locomotive construite au Creusot en 1848, appartenant à M. Schneider et deux autres modèles prêtés par le musée des Arts et Métiers, une locomotive à huit roues, dite à « osselets », système Polonceau, et un bureau de poste ambulant avec tous ses accessoires.

De nombreux dessins représentant les anciennes locomotives des différentes Compagnies de chemins de fer français permettent de se rendre compte des progrès réalisés par nos ingénieurs depuis cinquante ans.

La difficulté de trouver des spécimens d'anciennes locomotives est encore plus grande pour le matériel roulant. Il n'existe plus, en effet, de ces premières voitures à voyageurs, dont les dessins exposés par toutes les Compagnies nous donnent une idée bien incomplète. Quoi de plus curieux que ces premiers wagons de troisième classe, sortes de caisses ouvertes, où les voyageurs s'empilaient debout, rarement assis, obligés d'ouvrir leurs parapluies pour se protéger contre l'eau et le soleil! Quelle différence avec nos voitures modernes aussi bien pour les premières classes que pour les secondes et les troisièmes! On peut apprécier l'effort fait par les diverses Compagnies pour donner à toutes les classes le confort désirable.

A côté des dessins techniques, les dessins de fantaisie sur les premiers chemins de fer sont bien amusants; citons ceux appartenant à M. Manceaux Duchemin : l'inauguration du premier chemin de fer le 27 septembre 1825, avec son cavalier précédant le train sur la voie; un train de première classe en 1833, entre Liverpool et Manchester, avec les colis sur les toits des wagons et les carrosses sur les plates-formes, puis les wagons de troisième classe, avec les voyageurs empilés debout et une amusante série de caricatures de Daumier.

M. Grand-Carteret expose une curieuse image d'Épinal intitulée « les Chemins de fer » avec la chanson de circonstance et le refrain :

Vive le ch'min de fer!
C'est un éclair.
Voyagez, fillettes gentilles,
Répétez gaiement en chemin :
C'est beau, c'est charmant, c'est divin!

N'oublions pas d'anciens prospectus et affiches des chemins de fer de l'Ouest parmi lesquels l'annonce du train de plaisir pour Rambouillet, avec ces renseignements :

Gare de la rive gauche
(Barrière du Maine).

« La jonction de l'embarcadère du chemin de fer de Chartres avec le chemin de fer de Versailles (rive gauche) est terminée. Cette entrée de gare est la plus droite, la plus longue, et par conséquent la plus sûre de toutes les entrées de chemins de fer, aucune rencontre de convois ne pouvant avoir lieu. La Compagnie de la Rive Gauche a terminé la transformation des estacades du Val de Fleury en terre-plein solide, et fait disparaître la crainte que quelques personnes éprouvent encore à la franchir. »

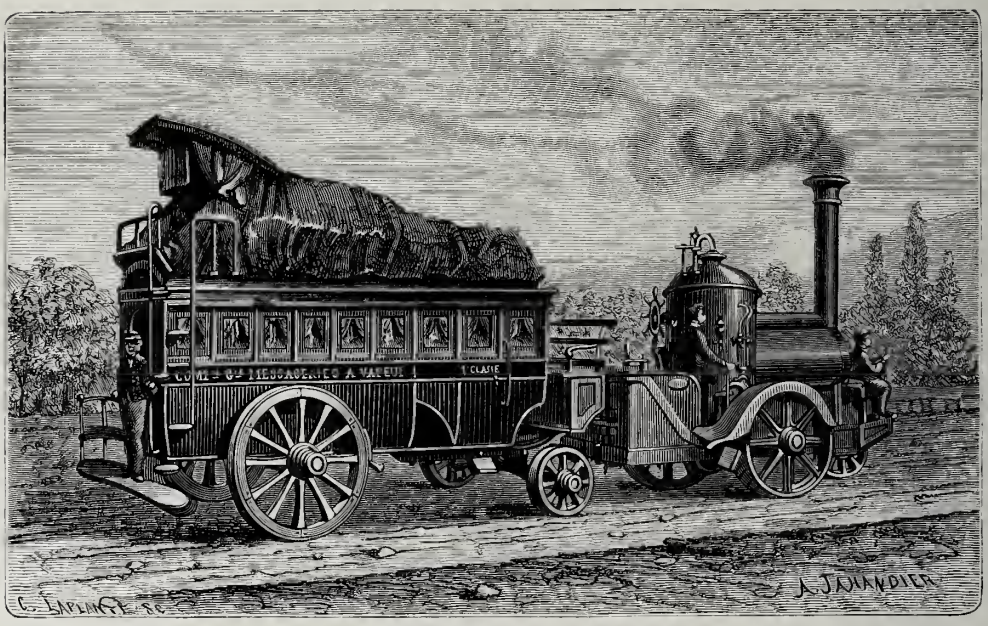
Divers objets présentent un intérêt rétrospectif à citer : tout d'abord la belle collection de médailles commémoratives des inaugurations des chemins de fer français, appartenant au Ministère des travaux publics ; des publications telles que *le Cahier des charges* de Bertall, *le Chemin de fer* de Saint-Germain, vaudeville en un acte de 1837 ; la première valse sur les chemins de fer par Johann Strauss, et une curieuse chanson de Plantade avec la musique :

A l'envi, prenant leurs vacances
De leur métier tant soit peu las
Tous les chevaux des diligences
Vont désormais croiser les bras.

Vivent les chemins de fer!
O merveille sans pareille,
Comme l'éclair, on fend l'air;
Vivent les chemins de fer!

Enfin d'anciens titres de circulation sur les chemins de fer de l'Ouest, un jeton curieux en ivoire, aux armes de la Compagnie du Chemin de fer du Nord, qui servait aux anciens administrateurs pour voyager sur le réseau, et des documents sur les voyages de souverains en France, parmi lesquels une belle gravure, appartenant à M. Muntz, représentant le départ de la Reine d'Angleterre à la gare de l'Est, le 27 août 1855.

Gaston Manceaux Duchemin.



Voiture des Messageries a vapeur (1867).

NOMENCLATURE GÉNÉRALE

DES

OBJETS EXPOSÉS

NOMENCLATURE GÉNÉRALE

DES

OBJETS EXPOSÉS

---

1 à 81. — Gravures, Estampes, Photographies, Aquarelles.

COLLECTIONS DE MM. BIXIO, COMTE DE COSSÉ BRISSAC, GUIET KELLNER, MÜHLBACHER ET POINCELET

82. — Tableau de Schmitz (Époque 1845).

COLLECTIONS DE M. LE GÉNÉRAL BARON FAVEROT DE KERBRECH

TABLEAU représentant un écuyer ou premier Piqueur de maison princière montant un cheval de manège.

83 à 97. — Gravures, Estampes, Photographies, Aquarelles.

COLLECTIONS DE MM. BINDER, DUC DE CHARTRES, GATTI, KELLNER MANCEAUX DUCHEMIN, MÜHLBACHER ET ROCHE

98. — Armes de Louis-Antoine de Bourbon, duc d'Angoulême.

COLLECTION DE M. POLLET

PANNEAU de voiture peint par Huet en 1819.

99. — Armes de Lord Cowley, ancien Ambassadeur (1854).

COLLECTION DE M. POLLET

ARMES provenant d'un panneau de voiture.

100. — Panneau de voiture.

COLLECTION DE M. LE COMTE DE PANGE

PANNEAU provenant de la berline de Mme la Maréchale Lobau, dame d'honneur de Mme la Duchesse d'Orléans.

101. — Gravure.

COLLECTION DE M. KELLNER

102. — Gravure.

COLLECTION DE M. MÜHLBACHER

103. — Armes du Duc de Berry et de la Duchesse, née Marie - Caroline - Ferdinande - Louise des Deux-Siciles.

COLLECTION DE M. POLLET

PANNEAU de voiture peint par Huet en 1820.

104 à 128. — Gravures, Estampes, Photographies, Aquarelles.

COLLECTIONS DE MM. BINDER, BIXIO, COMTE DE COSSÉ BRISSAC LESAGE, MUHLBACHER, POINCELET, QUENTIN-BAUCHART, ROCHE, RODUWART ET VERAGEN

129. — Tableau à l'huile par Eugène Lami.

COLLECTION DE MONSEIGNEUR LE DUC D'ALENÇON

TABLEAU représentant l'entrée à Paris, après son mariage, de S. A. R. Mme la Duchesse d'Orléans, née Princesse de Mecklembourg, et le passage du cortège à travers le jardin des Tuileries auprès du bassin octogone.

130 à 138. — Gravures, Estampes, Photographies, Aquarelles.

COLLECTION DE MM. BINDER, GUIET, HARTMANN, LESAGE ET MÜHLBACHER

139. — Tableau de l'époque Louis XIII.

COLLECTION DE M. LE GÉNÉRAL BARON FAVEROT DE KERBRECH

Tableau représentant le roi Louis XIII prenant une leçon d'équitation de M. de Huvinel, son maître.

140 à 252. — Gravures, Estampes, Aquarelles, Photographies.

COLLECTIONS DE MM. BIXIO, DUC DE CHARTRES, DOUIX GRÜMMER, HARTMANN, KELLNER, LESAGE, MANCEAUX DUCHEMIN, MÜHLBACHER POINCELET, QUENTIN-BAUCHART, ROCHE, VAÏSSE ET VERAGEN

253. — Tableau à l'huile (Époque Restauration).

COLLECTION DE MONSEIGNEUR LE DUC D'ALENÇON

Tableau représentant S. A. R. Mme la Duchesse d'Orléans, douairière, née Princesse de Bourbon-Penthièvre, dans son carrosse traîné par 6 chevaux à la française et précédé d'un piqueur.

254 à 297. — Gravures, Estampes, Aquarelles, Photographies.

COLLECTIONS DE MM. BAIL AINE, BINDER, DUC DE CHARTRES, DELAMARRE, HARTMANN, JEANTAUD, KELLNER, MÜHLBACHER ET QUENTIN-BAUCHART

298 à 342. — Aquarelles.

COLLECTION DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

343 à 605. — Gravures, Estampes, Aquarelles, Photographies.

COLLECTIONS DE MM. BERNARD, BINDER, CAMILLE, COSTE, DESNOYERS DE DION-BOUTON, DOUIX, HARTMANN, JODOT, KELLNER LEMOINE, LESAGE, Mme LESPAGNOL, MM. LEVERT, MANCEAUX DUCHEMIN MÜHLBACHER, QUENTIN-BAUCHART, ROCHE ET VERAGEN

606. — Trophée de drapeaux, Écusson avec chiffres du roi Louis-Philippe.

COLLECTION DE M. POLLET

Trophée provenant d'un panneau de voiture.

607 à 644. — Gravures et Estampes.

COLLECTIONS DE MM. DUPONT, FAURAX, GAVIN ET PELLIER

645. — Armoirie de Carrosse.

COLLECTION DE Mme GUINAND

646. — Gravure.

COLLECTION DE M. BIXIO

647. — Selle de Postillon.

COLLECTION DE M. GOUBIE

648. — Collier de Traîneau.

COLLECTION DE M. HEILBRONNER

649. — Selle en velours rouge avec passementeries de soie jaune (Époque Louis XIII).

COLLECTION DE M. WILLEMS

650. — Selle Fermière en velours rouge.

COLLECTION DE M. GOUBIE

651. — Mors d'attelage avec sa gourmette, en fer ciselé et ouvragé, avec sa bride complète, y compris la gourmette.

COLLECTION DE M. WILLEMS

652. — Selle en peau blanche du modèle « à la Royale ».

COLLECTION DE M. GOUBIE

En peau blanche relevée d'élégantes piqûres de fil bleu, cette selle du modèle dit « à la Royale » se rattache à l'époque de Louis XV et de Louis XVI.

653. — Collier de Traîneau.

COLLECTION DE M. HEILBRONNER

654. — Mors en fer forgé (Époque François Ier).

COLLECTION DE M. GOUBIE

655. — Mors de selle complet avec gourmettes, le tout en fer (Époque Louis XIII).

COLLECTION DE M. WILLEMS

656. — Bride complète (Époque XVIIIe siècle).

COLLECTION DE M. GOUBIE

657. — Sellette dorée pour petit cheval

COLLECTION DE M. J. DE COSSÉ BRISSAC

658. — Fouet de Postillon.

COLLECTION DE Mme RODUWART

659. — Collier en bois doré pour petit cheval.

COLLECTION DE M. J. DE COSSÉ BRISSAC

660. — Selle de Dame en velours vert avec étriers, (Époque Restauration).

COLLECTION DE M. GOUBIE

661. — Selle de Femme (Époque XVIIIe siècle).

COLLECTION DE M. J. PELLIER

Cette selle, de même que celles portant les numéros 668 et 676, semble dater du XVIIIe siècle et consacre l'usage de fourches adopté par les femmes pour passer la jambe droite; elles sont ornées de broderies et révèlent des sentiments d'élégance féminine, mais dans leur forme générale elles indiquent une tendance à la légèreté, à éviter une apparence volumineuse ; elles se ressentent de la préoccupation vers la simplification inspirée par les selles anglaises en usage pour les cavaliers masculins.

662. — Selle-Bât (Époque Renaissance).

COLLECTION DE M. J. PELLIER

663. — Selle en velours rouge (Époque XVIIe siècle).

COLLECTION DE M. GOUBIE

Selle en velours rouge comportant une fourche pour passer la jambe droite ; du côté hors montoir tombe un large panneau sur lequel peut se lire, frappé sur le cuir, le chiffre J. C. M. ; autour du siège se trouvent des passants et des dés pour supporter un paquetage éventuel.

664. — Selle d'Enfant en velours rouge (Époque Louis XV).

COLLECTION DE M. J. PELLIER

Selle semblant, par son travail, se rapporter à l'époque de Louis XV, mais elle est exactement du modèle de celles qui, plus grandes, furent en usage pour les cavaliers des époques Henri IV et Louis XIII.

665. — Selle du modèle dit « à piquer ».

COLLECTION DE M. J. PELLIER

Selle en cuir noir sensiblement du même modèle que la selle en cuir blanc portant le numéro 681. Comme elle, elle sert à monter des sauteurs, mais de légères différences sembleraient indiquer une origine privée. Elle provient peut-être d'une de ces académies particulières d'équitation très en honneur vers le milieu du XVIIIe siècle.

666. — Selle en velours rouge du modèle dit « à la Royale ».

COLLECTION DE M. LELOIR

Cette selle en velours rouge du modèle dit « à la Royale » fut, paraît-il, spécialement inventée pour la commodité du roi Louis XIV.

667. — Selle en velours rouge (Époque Louis XV).

COLLECTION DE M. CHARASSÉ

Garnie de velours rouge, cette selle semble être un des premiers spécimens de l'introduction en France de la selle « à l'anglaise » ; elle fut d'abord peu usitée sous Louis XV, mais son usage tendit à se répandre sous Louis XVI, au moment de l'intrusion de l'anglomanie.

668. — Selle de Femme (Époque XVIIIe siècle).

COLLECTION DE M. J. PELLIER

669. — Paire de Bottes de Postillon (Époque antérieure à l'Empire).

COLLECTION DE M. LELOIR

670. — Paire de Bottes de Postillon (Époque Empire).

COLLECTION DE M. LELOIR

671. — Paire de Houseaux (Époque Louis XV).

COLLECTION DE M. LELOIR

672. — Portemanteau en cuir se plaçant derrière la selle.

COLLECTION DE M. LELOIR

673. — Portemanteau en cuir se plaçant derrière la selle.

COLLECTION DE M. LELOIR

674. — Panneaux de Carrosse.

COLLECTION DE Mme GUINAND

675. — Glace de Carrosse.

COLLECTION DE Mme GUINAND

676. — Selle de Femme (Époque XVIIIe siècle).

COLLECTION DE M. J. PELLIER

677. — Selle de Femme (Époque Henri IV).

COLLECTION DE M. J. PELLIER

SELLE en cuir vert avec un rebord élevé contournant le siège. Elle présente cette particularité qu'à droite du pommeau se trouve une large échancrure destinée à passer l'excédent des jupes très volumineuses à cette époque.

678. — Selle de Femme (Époque XVIe & XVIIe siècles).

COLLECTION DE M. J. PELLIER

SELLE à planchette. En avant de la selle et pour ainsi dire sous la main droite de la femme qui se trouvait assise en face à gauche se remarque un crochet pour attacher les rênes ; il est facile d'en déduire que cette particularité ne s'appliquait que pour une monture docile et conduite en main. Sur le côté droit de cette selle se remarque un chiffre en cuivre découpé, malheureusement abîmé.

679. — Selle de Dame (Époque Ier Empire).

COLLECTION DE M. LE DUC D'ALBUFERA

SELLE relativement simple, bien que les fourches soient ornées de grosses piqûres en soie blanche. Elle a appartenu à Pauline Bonaparte (Princesse Borghèse).

680. — Selle en velours rouge ayant appartenu à M. le Chevalier d'Abzac.

COLLECTION DU HARAS DU PIN
Communiquée par M. le Vicomte Dupontavice de Heussey, Directeur du Haras.

CETTE selle en velours rouge est du modèle le plus en usage vers 1809. Ce fut une des selles personnelles du Chevalier d'Abzac, Directeur du Haras du Pin. Placée sous les yeux de nos cavaliers, elle constitue pour eux un document précis de cette période à laquelle se rattachent les meilleures traditions françaises en matière d'élégance équestre.

681. — Selle du modèle dit « à piquer ».

COLLECTION DE M. J. PELLIER

SELLE en cuir blanc présentant le type réglementaire en usage à l'École de Versailles, pour monter les sauteurs.

682. — Selle de Femme (Époque Louis XIV).

COLLECTION DE M. J. PELLIER

683. — Selle de Femme.

COLLECTION DE M. J. PELLIER

SELLE du même modèle que celle figurant sous le numéro 663, quoique d'une confection plus récente. On peut lire sur les deux panneaux le chiffre J. E.

684. — Pièces diverses de Carrosse.

COLLECTION DE Mme GUINAND

685. — Pièces diverses de Voiture.

COLLECTION DE M. LE COMTE DE LA ROCHEFOUCAULD-BAYERS

686. — Petit modèle d'une Litière ancienne.

COLLECTION DE M. GROULT

687. — Petit modèle de Voiture (Époque Empire).

COLLECTION DE M. J. DE BRÉVILLE

688. — Mors Gréco-Romain.

COLLECTION DE Mme RODUWART

689. — Étriers ciselés (Époque Louis XVI).

COLLECTION DE M. BRICARD

ÉTRIERS provenant d'une selle d'apparat d'officier général.

690. — Boîte indiquant les anciennes lignes d'Omnibus avec jetons d'omnibus.

COLLECTION DE M. HARTMANN

691. — Modèle d'une Voiture ayant fait le service de la Poste à Saint-Étienne.

COLLECTION DE M. MÜHLBACHER

692. — Cravache des élèves bleus de Versailles.

COLLECTION DE Mme RODUWART

693. — Fouet en ivoire ayant appartenu à S. A. le Prince Impérial.

COLLECTION DE Mme RODUWART

694. — Uniforme de la Vénerie impériale (Époque second Empire).

COLLECTION DE M. LE COMTE L. DE PÉRIGORD

UNIFORME comprenant une tunique en drap vert galonnée or et argent avec boutons de la vénerie et un gilet en velours cramoisi.

695. — Quatre Traités sur le Charronnage.

COLLECTION DE M. RIVIÈRE

696. — Petit modèle de Mail-Coach.

COLLECTION DE M. MÜHLBACHER

697. — Modèle de Voiture (Époque Louis XV).

COLLECTION DE M. LE COMTE DE COSSÉ BRISSAC

698, 699 et 700. — Petits modèles de Camion, de Berline et de Carrosse.

COLLECTION DE M. HEILBRONNER

701. — Petit modèle de Coupé (Époque 1850 à 1860).

COLLECTION DE M. FELBER

702. — Petit modèle de Berline (Époque XVIIIe siècle).

COLLECTION DE Mme DEBAT-PONSAN

703. — Modèle de Voiture.

COLLECTION DE M. MÜHLBACHER

VOITURE ayant fait le service de la Poste à Saint-Étienne.

704. — Vitrine contenant des reproductions de Selles françaises anciennes.

COLLECTION DE M. J. PELLIER

HISTORIQUE de la selle de femme depuis le moyen âge jusqu'à nos jours.

705. — Vitrine contenant des reproductions de Selles françaises anciennes.

COLLECTION DE M. J. PELLIER

HISTORIQUE de la selle d'homme depuis le moyen âge jusqu'à nos jours.

706. — Vitrine contenant une reproduction du Cheval de Louis XIV. Équipage spécial du jour du Carrousel de 1662.

COLLECTION DE M. J. PELLIER

707. — Modèle de Briska de poste à huit ressorts.

COLLECTION DE MM. GRÜMMER

708. — Modèle de Coupé de ville.

COLLECTION DE MM. GRÜMMER

709. — Modèle de Carrick à pompe.

COLLECTION DE MM. GRÜMMER

710. — Portières de Carrosse.

COLLECTION DE Mme GUINAND

711. — Harnais (Époque Louis XVI).

COLLECTION DE M. BRICARD

Sous ce numéro, nous trouvons des fragments d'un harnais du XVIIe siècle. La sellette ornée de garnitures en bronze doré, les barres découpées à jour, les boucles du reculement richement ciselées témoignent du soin et de la richesse apportés à sa confection.

712. — Harnais (Époque Louis XV).

COLLECTION DE M. HEILBRONNER

La bride est enrichie d'ornements en cuivre doré ; la sellette ornée de contours dorés ; les boucles en pur style Louis XIV ; les cuirs larges et robustes attestent que ces harnais attelés aux imposantes voitures de époque ont dû figurer à quelque cérémonie princière.

713 à 720. — Queues de Renard, Grelottières, Paires d'Étriers, Culottes, Chapeaux, Bottes, Gilet et veste de Postillon.

COLLECTION DE M. COLIN

721. — Traîneau.

COLLECTION DE M. LE VICOMTE DES COURTILS

722. — Voiture à 4 roues du commencement du siècle.

COLLECTION DE M. LE COMTE PIERRE DE KERGORLAY

Genre de petit vis-à-vis léger appelé « sociable » et datant de l'Empire ; cette voiture est munie d'un dais et de rideaux.

723. — Voiture de Ville (Époque Louis XVI).

COLLECTION DE M. LE COMTE DE JOYBERT

Sous ce numéro est exposée la voiture de voyage du Marquis de Thomassin, Grand Bailli d'épée de Vitry-le-François, en 1788.

724. — Petit Carrosse d'Enfants (Époque Louis XIV).

COLLECTION DE M. LE COMTE DE LA VERNETTE SAINT-MAURICE

725. — Petite Calèche pour Chèvres.

COLLECTION DE M. MÜHLBACHER

Provenant de S. A. R. Monseigneur le Comte de Chambord.

726. — Traîneau ayant appartenu à S. M. l'Impératrice Joséphine.

COLLECTION DE M. MÜHLBACHER

727. — Litière à 4 brancards de la Motte-Fouquet.

COLLECTION DE M. LE COMTE DE CONTADES

L'origine de cette litière remonte à 1760 environ. Pendant la Révolution et jusqu'en 1871, elle a été abandonnée dans les dépendances du château de la Motte-Fouquet. Les armoiries sont celles de la maison de Falconer et de la maison de Bezons.

728. — Petit Carrosse ancien.

COLLECTION DE M. LE COMTE THÉODULE DE LAUBESPIN

Petit carrosse fabriqué vers 1790 pour les enfants du Duc et de la Duchesse de Beaufort, née de l'Infantado.

729. — Chaise ou Coupé de Poste.

COLLECTION DE LADY FOSTER

Coupé rappelant les voitures boules qu'on faisait sous l'Empire et dont le Pavillon était très bombé. D'un aspect original, cette voiture est peinte en jaune et sa garniture intérieure en velours vert.

730. — Voiture Automobile.

COLLECTION ROGER LABBÉ DE MONTAIS

Voiture datant de 1885 et actionnée par la vapeur chauffée par des becs à huile de pétrole.

731. — Voiture de Campagne du Maréchal Mortier, Duc de Trévise.

COLLECTION DE Mme LA DUCHESSE DE TRÉVISE

Le duc de Trévise, Ambassadeur en Russie, fit le voyage de Paris à Saint-Pétersbourg en 1830-1831 dans cette voiture. Après ce long trajet de 2,700 kilomètres, il n'y eut aucune réparation à effectuer à la voiture.

732. — Berline de Poste dite Dormeuse (Époque Ier Empire).

COLLECTION DE M. LE COMTE D'ESPEUILLES

Voiture ayant fait le voyage de Russie en 1807 avec le Général de Caulaincourt, duc de Vicence, Grand Ecuyer de France et Ambassadeur extraordinaire auprès de l'Empereur Alexandre Ier, qui l'employa de nouveau en 1814 pour se rendre au congrès de Châtillon.

733. — Chaise à Porteurs avec ses bâtons et courroies (Époque Louis XV).

COLLECTION DE Mme LA DUCHESSE DE TRÉVISE

Chaise portant des armoiries sur les portes et garnie intérieurement en damas.

734. — Chaise à Porteurs (Époque Louis XV).

COLLECTION DE Mme LA BARONNE CREUZÉ DE LESSER

735. — Chaise à Porteurs (Époque Louis XVI).

COLLECTION DE MM. HAMBURGER FRÈRES

Chaise portant les armoiries des Deux-Siciles chargée de l'écusson des Bourbons d'Espagne. Elle a été donnée par la Reine Marie-Antoinette de France à sa sœur la Reine Marie-Caroline des Deux-Siciles.

736. — Chaise à Porteurs (Époque XVIIIe siècle).

COLLECTION DE M. LE DUC DE VALLOMBROSA

Chaise portant les armes de la famille Manca de Vallombrosa. Les panneaux sont genre vernis Martin et l'intérieur en velours de Gênes.

737. — Chaise à Porteurs (Époque Louis XVI).

COLLECTION DE M. CAZE DE CAUMONT

Chaise de forme carrée garnie en cuir. La garniture intérieure est en velours rouge.

738. — Chaise à Porteurs avec ses bâtons (Époque Louis XVI).

COLLECTION DE M. LE COMTE DE LARIBOISIÈRE

Superbe chaise portant les armoiries de l'Espagne, des Farnèse et de Mantoue. Elle a été offerte, dit-on, par la Reine Marie-Antoinette à son frère Ferdinand, duc de Modène.

739. — Chaise à Porteurs (Époque Louis XVI).

COLLECTION DE M. LE VICOMTE DE GALARD

Chaise de forme rotonde à peinture verte et dorée avec armoiries, la garniture en damas jaune.

740. — Chaise à Porteurs (Époque Louis XIV).

COLLECTION DE M. LE DUC DE LORGE

Chaise en bois finement sculpté d'origine française. Les panneaux décorés de peinture de la même époque se détachent sur fond d'or et représentent des attributs divers, des armoiries et des médaillons avec personnages. Les gonds et les poignées en bronze ciselé sont également de la même époque.

741. — Chaise à Porteurs (Époque Louis XV).

COLLECTION DE M. LE COMTE POTOCKI

742. — Traîneau en bois doré (Époque Louis XV).

COLLECTION DE M. LE COMTE POTOCKI

Traîneau ayant appartenu à S. M. la Reine Marie-Antoinette.

743. — Petit Carrosse de Gala (Époque Louis XV).

COLLECTION DE M. LE COMTE ARMAND

Cette voiture n'allait qu'au pas, des laquais tenaient les chevaux par la bride. Elle ne servait, paraît-il, qu'aux cérémonies du mariage.

744. — Chaise à Porteurs (Époque Louis XIV).

COLLECTION DE Mme DE SAINT-LÉGER

Chaise de forme carrée en cuir garni de clous, avec armoiries sur les portes et monogramme derrière.

745. — Traîneau.

COLLECTION DE M. VICTORIEN SARDOU

746. — Berline à housse de Grand Gala à galerie d'impériale et 4 lanternes.

COLLECTION DE M. BAIL AINÉ

Berline construite à l'occasion du baptême de S. A. le Prince Impérial pour l'Ambassade Ottomane à Paris.

747. — Vinaigrette.

COLLECTION DE M. LE COMTE GEOFFROY DE KERGORLAY

Quelques vieilles femmes se servent encore de ce véhicule dans certaines villes paisibles du Nord de la France pour faire des visites ou se rendre à l'église. Celle-ci vient de Beauvais.

748. — Caisse de Voiture (Époque Louis XIV).

COLLECTION DE M. LE COMTE J. DE LA ROCHEFOUCAULD-BAYERS

749. — Litière pour Mules, avec ses harnais (Époque Louis XIV).

COLLECTION DE M. LE VICOMTE DE CHOLET

Cette curieuse litière nous montre un attelage intéressant de harnais de charge de l'époque Louis XIV. Les brides sont en cuir noir avec une aigrette de plumes sur la têtière. Les bâts solidement établis reçoivent une dossière large qui supporte tout le poids de la limonière ; une bricole et un reculement complètent ce harnachement.

750. — Petit Coupé d'Enfant (Époque Louis XV).

COLLECTION DE M. JANSEN

751. — Litière à deux places (Époque Louis XVI).

COLLECTION DE M. GATTI

LITIÈRE ayant appartenu à l'Evêque de Mende.

752. — Carrosse dit « des Princes d'Espagne ».

COLLECTION DE M. LE DUC DE TALLEYRAND

CARROSSE dans lequel le Roi d'Espagne Ferdinand VII, l'infant don Carlos et don Antonio firent le voyage de Madrid à Valençay, où ils furent internés par ordre de Napoléon Ier et où ils séjournèrent de 1808 à 1814,

753. — Berline (Époque 1830).

COLLECTION DE M. JOSEPH BONNET

BERLINE ayant appartenu au Général Comte Lamarque et portant ses armoiries sur les panneaux.

754. — Carrosse de gala avec son harnais (Époque XVIIe siècle).

COLLECTION DE MM. HAMBURGER FRÈRES

CE carrosse, de lignes très harmonieuses, marque un trait d'union entre les voitures anciennes et celles du siècle. Elle est montée sur deux flèches terminées par des feuilles de laurier. Les mains en métal sont terminées par des bustes de tritons auxquels viennent s'attacher les soupentes en cuir blanc de Hongrie piqué de soie bleue. Les roues et les trains sont très richement sculptés. Les moulures sont très ouvragées et la galerie en bronze joliment travaillée, sans valoir toutefois celle qui court le long de la ceinture de caisse. L'intérieur est en soie pékinée blanche et bleu de ciel. Les panneaux sont recouverts de magnifiques peintures malheureusement très effacées. C'est une pièce comparable à celles que l'on voit à Cluny, à Trianon, à Madrid ou à Vienne.

Ces harnais sont en maroquin blanc, piqué au point Burgos ; les brides, mantelets, chainettes et les guides sont ornés de passementeries en soie bleue et blanche ; la bouclerie et les ornements sont en bronze ciselé et doré.

755. — Voiture dite « Coupé de voyage » (Époque Ier Empire).

COLLECTION DE M. VAGNER

Ayant appartenu après la Révolution à Mme la Comtesse Tyszkiewicz qui s'en est servie pour venir de Russie en France ; devenue plus tard la propriété de Mme la Comtesse de Vauban, elle passa ensuite dans la famille d'Hunolstein, qui la conserva jusqu'en 1892 au château de Hombourg (Alsace).

756. — Berline de Gala (Époque de l'Empire).

COLLECTION DE M. DUPONT

Voiture ayant servi à un cardinal pour le sacre de Napoléon Ier. Elle porte, du reste, sur le centre des panneaux de portes un chapeau de cardinal.

757. — Chariot de Paysans (Époque XVIIIe siècle).

COLLECTION DE M. LÉON FAURAX

758. — Briska.

COLLECTION DE M. LE BARON DE ROTHSCHILD

Voiture fabriquée en 1842 pour le service de la maison de Rothschild, entre Paris et Francfort-sur-le-Mein.

759. — Berline de Demi-Gala avec ses harnais et ses harnachements de piqueur (Époque second Empire).

COLLECTION DE S. A. MONSEIGNEUR LE PRINCE MURAT

Berline provenant du train impérial et harnachement des écuries de S. M. l'Empereur Napoléon III.

760. — Litière à Chevaux (Époque XVIe siècle).

COLLECTION DE M. LEON FAURAX

Litière aux armes de Mgr Dupont, Évêque de Clermont (1525).

761. — Fliguette avec son harnais (Époque XVIIIe siècle).

COLLECTION DE M. LÉON FAURAX

762. — Chariot de Paysans (Époque XVIIIe siècle).

COLLECTION DE M. LÉON FAURAX

763. — Siège de Traîneau en vernis Martin (Époque Louis XV).

COLLECTION DE M. J. DE COSSÉ-BRISSAC

764. — Premier Break à Vapeur à grande vitesse, construit en 1873.

COLLECTION DE M. AMEDÉE BOLLÉE PÈRE

765. — Collection de Boucleries de diverses époques.

COLLECTION DE M. MILLION

766. — Armes de Housses de voitures en bronze.

COLLECTION DE M. DE L'ÉCLUSE

767. — Brides, Mors, Étriers, Éperons, Bossettes, Boucles, etc.

COLLECTION DE M. CHARASSÉ

Collection comprenant des pièces du XIVe au XVIIIe siècle fort intéressantes.

768. — Bossettes et Branches de Mors.

COLLECTION DE M. LE BARON VITTA

Collection comprenant environ 300 bossettes de tous les genres et de toutes les époques. Bossettes en verre, en bronze massif, émaillées niellées, etc.

769. — Collection de Mors, Éperons, Étriers et Caveçons.

COLLECTION DE M. ARTHUR DE LAMANGARUY

Cette collection se distingue par une grande variété de pièces de toutes les époques et de tous les pays. On y remarque spécialement des étriers à lanternes, des étriers de postillon avec l'éperon ne formant qu'une pièce et enfin des éperons talonniers du XVIe siècle fixés à la botte du cavalier : ils servaient à maintenir la femme portée en croupe.

770. — Peinture représentant Roubo, peignant un carrosse.

COLLECTION DE M. MASSON

771 à 778. — Photographies.

COLLECTION DE M. LEROY

779. — Petit Modèle de Voiture ancienne en vernis Martin.

COLLECTION DE M. SARLUIS

780. — Petit Modèle de Voiture ancienne à 3 chevaux.

COLLECTION DE M. SARLUIS

781. — Fragment de Toile de Jouy représentant l'Impératrice Joséphine à la chasse.

COLLECTION DE M. LE ROUX

782. — Modèle d'une petite Voiture montée sur corde à boyau.

COLLECTION DE Mme WALLE

783. — Cravache (Époque Louis XV).

COLLECTION DE Mme RODUWART

784. — Harnais de Gala à 8 chevaux.

COLLECTION DE M. FRANCESCHINI PIETRI

Attelage de gala fait en 1852 pour la cérémonie du mariage de S. M. l'Empereur. L'attelage se compose de 8 harnais avec une selle de postillon, de deux harnachements pour les chevaux des garçons d'attelage, plus celui du piqueur à cheval qui précédait la voiture. Ces harnais sont en cuir verni, avec ornement en bronze ciselé et doré, la passementerie à la française en soie et or. Ils sont aujourd'hui la propriété de S. M. l'Impératrice Eugénie.

785. — Harnais de Ville.

COLLECTION DE M. RODUWART

Paire de harnais de demi-gala, pour coupé à housse faite en 1866 pour le Président de la Chambre des Députés.

786. — Chapeau Tricorne de la Vénerie impériale. Ceinturon de vénerie (Époque second Empire).

COLLECTION DE M. BOITELLE

787. — Harnais complets (Époque Louis XV).

COLLECTION DE Mme GUINAND

L'ensemble de ces harnais dont la sellette, les barres et les boucles sont ornées de bronze ciselé et doré, laisse apparaître la grâce élégante du règne de Louis XV. On présume qu'ils ont appartenu au Cardinal Dubois.

788 à 790. — Tableaux.

COLLECTION DE M. GROULT

791. — Modèle de Coupé dormeuse de voyage.

COLLECTION DE MM. GRÜMMER

Voyages et Tourisme

1° VOYAGES EN VOITURES

Voitures et Modèles

792. — Chaise de Poste de 1789.

MUSÉE DU TROCADÉRO

793. — Calèche de Voyage de 1827.

COLLECTION DE M. FELBER

794. — Ancienne Diligence de Paris à Strasbourg en 1830 (Modèle).

MUSÉE CARNAVALET

795. — Coche (Modèle ayant appartenu à Meissonier).

COLLECTION DE Mme RENÉE BEZANSON

Estampes, Dessins, Gravures et Caricatures

796 à 826. — Pièces diverses.

Intérieur d'une diligence Laffitte. — Voilà mes effets.

COLLECTION DE M. GRAND-CARTERET

Arrivée du coche d'eau en 1810.

COLLECTION DE M. GEORGES PETIT

Vue de Paris en 1805.

COLLECTION DE M. HENRI TENRÉ

Diligence Laffitte et Caillard. — Coucous. — Les Béarnaises. — Écossaises. — Citadines. — Tricycles. — Dames Blanches. — Omnibus. — Favorites. — Un banc d'omnibus. — Intérieur d'omnibus. — Ancien plan de Paris.

COLLECTION DE LA COMPAGNIE GÉNÉRALE DES OMNIBUS

Malle-poste à cinq chevaux. — Chaise de poste. — L'Estafette. — Messageries impériales.

COLLECTION DE M. VAÏSSE

Voitures de Versailles.

COLLECTION DE M. QUENTIN-BAUCHART

Messageries Laffitte et Caillard. — Voyages de noces. — Diligence de voyage. — Voyages au temps jadis (Collection de costumes des provinces). — Les Jumelles. — Nouvelle Malle-Poste.

COLLLECTION DE M. MANCEAUX DUCHEMIN

Ancienne voiture de voyage.

COLLECTION DE M. FRANCOIS CARNOT

Voiture attelée en poste.

COLLECTION DE M. BAIL AINÉ

Route de Poissy. — Route de Saint-Cloud.

COLLECTION DE M. PONTHAS

Objets relatifs aux Postes et aux Voyages

827 à 964. — Pièces diverses.

Trente-deux pièces relatives aux postes. — Cinq livres de poste.

COLLECTION DE L'ADMINISTRATION DES POSTES

Brevet de maître de poste. — Sac de postillon. — Parapluie de voyage et gaine. — Portefeuille de postillon.

COLLECTION DE M. DUMOUTET

Décrets et arrêts sur les postes (5 pièces). — Gourde de postillon. — Cinq grelots. — Ceinture et brassard du postillon de Longjumeau.

COLLECTION DE M. PAUL DABLIN

Brevet de maître de poste.

COLLECTION DE Mme DUMONT

Anciens guides et anciens livres de poste (10 pièces).

COLLECTION DE M. MARTIN

Ancien livre de poste. — Cachet de poste.

COLLECTION DE M. REBIFFÉ

Livres de voyages et guides (7 pièces).

COLLECTION DE M. GRAND-CARTERET

Billets de messageries royales (2 pièces).

COLLECTION DE M. LANDRIN

Passeport, billet de logement et trois pièces relatives à un voyage à Reims pour le sacre de Charles X.

COLLECTION DE M. J. LHOMER

Indicateur de voyage de 1765.

COLLECTION DE M. ROUX

Indicateur de voyage de 1772.

COLLECTION DE M. DOUCIN

Livres de voyage (8 pièces). — Plaque de postillon. — Ancienne carte routière de France.

COLLECTION DE M. LE BRUN

Collection des anciennes marques postales de Paris.

MUSÉE CARNAVALET

Lorgnette de voyage.

COLLECTION DE M. QUENTIN-BAUCHART

Gourde de postillon. — Trois chapeaux de postillon.

COLLECTION DE M. MANCEAUX DUCHEMIN

Fouet de postillon.

COLLECTION DE M. PONTHAS

Ancien coffre de voyage de Madame Élisabeth de France.

COLLECTION DE M. OUZILLEAU

Ancien coffre-fort de voyage.

COLLECTION DE MM. ERHARD FRÈRES

Ancien coffre-fort de voyage.

COLLECTION DE M. LE COMTE D'ARTOIS

Deux costumes de postillon (vestes, gilets et culottes). — Bottes. — Porte-éperons. — Cachets de poste (4 pièces). — Plaques de postillon (4 pièces).

COLLECTION DE M. MARMOTTAN

Culotte de postillon.

COLLECTION DE M. GOUSPY

Veste et gilet de postillon.

COLLECTION DE Mme LELANDAIS

Costume de postillon des écuries de Napoléon III (veste et gilet). — Fouet de postillon.

COLLECTION DE M. VILLATTE

Bottes de postillon.

COLLECTION DE M. BOICHARD

Matrice de poste. — Deux plaques de poste.

COLLECTION DE M. BAGRIOT

Paire d'éperons.

COLLECTION DE M. BACHEREAU

Plaques de postillon (4 pièces).

COLLECTION DE M. DE L'ÉCLUSE

Trois passeports. — Lorgnette de voyage.

COLLECTION DE Mme MANCEAUX

Deux enseignes d'auberge. — Photographies d'anciennes enseignes d'auberge.

COLLECTION DE M. QUARRÉ-REYBOURBON

Enseigne d'auberge.

COLLECTION DE M. DEREUMAUX

Analyse géographique. — Parapluie démontable de voyage.

COLLECTION DE Mlle DUPONT-CHATELAIN

Nécessaire de voyage Empire.

COLLECTION DE M. HENRY

2° TOURISME

MACHINES

965. — Draisienne de 1795.

COLLECTION DE M. DELHORME

966. — Vélocifère de 1798.

COLLECTION DE M. VORAZ

967. — Draisienne de 1810.

COLLECTION DE M. GOSSE

968. — Vélocipède de 1847.

COLLECTION DE M. PRÉVOT

969 à 972. — Bicycle de Dame de Michaux père en 1861. — Bicycle de 1876. — Imbattable de course, 1876.

COLLECTION DE M. L. DREUX

973. — Vélocipède de 1869.

COLLECTION DE M. PAISSEAU

974 à 975. — Bicycle de Michaux de 1868. — Bi-Spider de course de 1875. — Tandem.

COLLECTION DE M. RÉGINALD SMITH

976 à 977. — Vélocipède de Michaux. — Bicycle de 1878.

COLLECTION DE M. THIAULT

978. — Bicycle de 1883.

COLLECTION DE M. ROUSSEAU

979 à 980. — Premier Tricycle à Vapeur, 1885. — Premier Tricycle à Pétrole.

COLLECTION DE MM. DE DION ET BOUTON

981. — Voiture diligence à Vapeur, construite par Amédée Bollée.

COLLECTION DE M. LE MARQUIS DE BROC

Estampes, Dessins, Gravures et Caricatures

982 à 1014. — Pièces diverses.

Vélocipède marin. — Nouvelle invention. — L'Aigle. — Le voyage à Saint-Cloud. — Course de taureaux. — Loisirs de campagne. — Gravures et caricatures sur les vélocipèdes (10 pièces).

COLLECTION DE M. GRAND-CARTERET

Draisienne de 1818. — Vélo de 1823. — Tricycle à vapeur. — Course de vélocipèdes. — Promenades de vélocipèdes.

COLLECTION DE MM. BIXIO ET POINCELET

La Draisienne. — Dessins (Modèles de vélocipèdes) (8 pièces).

COLLECTION DE M. FRANÇOIS CARNOT

En bicyclette. — Vélocipédeuses. — Le Crevé. — Course électorale. — Caricatures.

COLLECTION DE M. MANCEAUX DUCHEMIN

Voiture à vapeur.

COLLECTION DE M. HARTMANN

Le tricycle à pétrole. — Divers documents.

COLLECTION DE M. CANIVET-BELLANGER

New-Principles. — Vue de Regent-Park. — La Thérèse. — Vélocipédraisiavaporianna. — Une explosion.

COLLECTION DE M. LE COMTE DE DION

3° CHEMINS DE FER

(Classe 32)

MATÉRIEL ROULANT (Machines et Modèles).

1015. — Locomotive de Marc Séguin (1827), pour le chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon (Modèle).

1016. — Locomotive à 8 roues couplées dites à « osselets » système Polonceau (Modèle).

1017. — Bureau de poste ambulant, à l'échelle de 1/20 (Modèle).

COLLECTION DU MUSÉE DU CONSERVATOIRE DES ARTS-ET-MÉTIERS

1018. — Locomotive anglaise de 1830, l' « Invicta ».

COLLECTION DE M. DAVID-SALOMONS BART

1019. — Locomotive de 1843 « Oissel », construite pour le Chemin de fer de Paris à Rouen.

COLLECTION DES CHEMINS DE FER DE L'OUEST

1020. — Locomotive de 1848, construite au Creusot (Modèle).

COLLECTION DE M. SCHNEIDER

1021. — Chemin de fer industriel de 1835, à traction par chevaux.

COLLECTION DE MM. JACQUEMART ET DELAMOTTE

1022 à 1057. — Dessins de Matériel roulant.

MACHINE de 1843. — Machine et Tender de 1844. — Machine « la Tarasque » de 1846. — Voiture berline à 4 essieux (Saint-Etienne à Lyon) de 1840. — Voiture berline à 2 essieux de 1840. — Voiture berline à 3 essieux de 1840.

COLLECTION DES CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

MACHINE à voyageurs de 1837 (Paris à Saint-Germain). — Machine de banlieue (Versailles, rive droite). — Machine à marchandises « la Victorieuse ». — Cinq types de wagons anciens à voyageurs, 1re, 2e et 3e classes.

COLLECTION DES CHEMINS DE FER DE L'OUEST

LOCOMOTIVE à roues indépendantes et tender de 1839. — Trois types de voitures de 1840 (1re, 2e et 3e classes). — Locomotive à 6 roues couplées de 1854. — Trois types de voitures de 1854 (1re, 2e et 3e classes).

COLLECTION DU CHEMIN DE FER D'ORLÉANS

LOCOMOTIVE à roues libres de 1844. — Trois types de voitures de 1847 (1re, 2e et 3e classes). — Huit aquarelles représentant les diverses voitures (extérieur et intérieur) du train impérial de Napoléon III de Paris à Châlons.

COLLECTION DES CHEMINS DE FER DE L'EST

LOCOMOTIVE à voyageurs, type primitif de l'État, de 1845. — Trois types de voitures de 1846 (1re, 2e et 3e classes). — Locomotive à voyageurs Stephenson, de 1846. — Locomotive à marchandises Buddicom de 1848.

COLLECTION DU CHEMIN DE FER DU NORD

LOCOMOTIVE à essieux indépendants de 1856. — Deux types de voitures de 1862 (1re classe et coupés, 2e classe).

COLLECTION DES CHEMINS DE FER DU MIDI

DEUX types de matériel de tramways (locomotive à vapeur et voiture d'été).

COLLECTION DE LA COMPAGNIE DES LOCOMOTIVES SANS FOYER

1058 à 1094. — Estampes, Dessins, Gravures et Caricatures.

CONSTRUCTION de la gare du Nord. — Anciens uniformes du personnel (2 pièces). — Album du train impérial de Paris à Compiègne.

COLLECTION DU CHEMIN DE FER DU NORD

ADMINISTRATEURS et fonctionnaires de la Compagnie en 1850. — Chemin de fer de Paris à Saint-Germain. — Chemin de fer de Paris à Rouen, le Havre et Dieppe, en 1851 (5 pièces).

COLLECTION DES CHEMINS DE FER DE L'OUEST

DÉPART de Paris de S. M. la Reine d'Angleterre à la gare de l'Est, le 27 août 1855.

COLLECTION DE M. MUNTZ

TENUE du personnel du chemin de fer de Saint-Germain et de Versailles, costumes et insignes (6 pièces).

COLLECTION DE M. GLASSER

LOCOMOTIVE.

COLLECTION DE MM. BIXIO ET POINCELET

STATION du Chemin de fer de Saint-Germain. — Caricatures de Daumier (3 pièces). — Premières voitures à voyageurs, de Victor Adam. — Inauguration de chemins de fer en Angleterre.

COLLECTION DE M. MANCEAUX DUCHEMIN

ARRIVAGE du Chemin de fer à Saint-Germain. — Feuille spéciale sur les chemins de fer. — Le Chemin de fer (image d'Épinal). — Caricatures de Daumier (2 pièces). — M. Prud'homme. — Panorama drôlatique. — En Chemin de fer. — Morceau de musique de Plantade sur les Chemins de fer. — Première valse de Johann Strauss sur les chemins de fer.

COLLECTION DE M. GRAND-CARTERET

Le petit Chemin de fer du Cours-la-Reine.

COLLECTION DE M. QUENTIN-BAUCHART

LE CHEMIN DE FER (Caricature anglaise).

COLLECTION DE M. LE COMTE DE DION

1095 à 1125. — Objets divers.

COLLECTION des médailles d'inauguration des diverses lignes de Chemins de fer : Montpellier à Nîmes, 1840. — Les grandes lignes

de Chemins de fer en France, 1842. — Nouvelles lignes de chemins de fer, 1849. — Chemins de fer de ceinture, 1851. — Paris à Strasbourg, 1854. — Paris en Espagne, 1855. — Paris à la Méditerranée, 1855. — Chemin de fer de l'Ouest, 1855.

COLLECTION DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

ANCIEN jeton de circulation d'administrateur.

COLLECTION DU CHEMIN DE FER DU NORD

PHOTOGRAPHIE du salon des officiers russes, lors de leur voyage à Paris. — Itinéraire de Cherbourg à Paris pour le voyage de LL. MM. l'Empereur et l'Impératrice de Russie en 1896. — Photographie de la gare de Passy, cinq minutes avant l'arrivée du train en 1896. — Vieille carte des Chemins de fer de Paris à Saint-Germain, Saint-Cloud et Versailles. — Réquisitions de transport pour la Vénerie, pour le Grand Écuyer et le Grand Maréchal du Palais, en 1855 (3 pièces). — Deux cartes de libre parcours de 1852 et 1856. — Insignes de casquette et boutons d'uniforme des employés du premier chemin de fer de Saint-Germain et de Rouen, le Havre, Dieppe (7 pièces). — Photographies de la Gare Saint-Lazare et du vestibule en 1842 (2 pièces).

COLLECTION DES CHEMINS DE FER DE L'OUEST

ANCIEN billet de chemin de fer.

COLLECTION DE M. DESCHASTRES

MÉDAILLES de l'établissement des Chemins de fer en 1842 et d'inauguration de la ligne de Paris à Dijon en 1851 (2 pièces).

COLLECTION DE M. D'HOTELANS

PERMIS de circulation de 1870.

COLLECTION DE M. LE BRUN

1126 à 1132. — Affiches et Prospectus.

CHEMIN DE FER de Saint-Germain et Versailles (baisse de prix, 1849). — Ordonnance de la Préfecture de Police pour les trains de plaisir entre Paris et Rambouillet (1850). — Service spécial des Dimanches à prix réduits entre Paris et Rambouillet (1850). — Moniteur du Commerce et des Chemins de fer (1850). — Trains de plaisir pour Rambouillet (1850). — Trains de plaisir pour Versailles et Rambouillet (1849).

COLLECTION DES CHEMINS DE FER DE L'OUEST

ARRÊTÉ concernant le prix des places des voyageurs. — Chemins de fer de Versailles, 1840 (2 pièces).

COLLECTION DE M. MANCEAUX DUCHEMIN

1133 à 1167. — Livres, Ouvrages, Albums, etc.

HISTORIQUE sur les moyens de transport dans Paris.

COLLECTION DE M. MARTIN

NOUVEL album des Chemins de fer. — Les Travaux publics et les Mines. — Les Chemins de fer illustrés, par Gallais. — Album du voyage du Havre à Cherbourg de « la Normandie » à l'arrivée du Tsar en 1896. — A-propos-vaudeville sur le Chemin de fer de Saint-Germain. — Cahier des charges sur les Chemins de fer, de Bertall. — Album du voyage de Napoléon III et de l'Impératrice en France, 1860.

COLLECTION DE M. MANCEAUX DUCHEMIN

GUIDE de Paris à Nantes par Chemin de fer.

COLLECTION DE M. CHARLES PÉRIER

COLLECTION des Guides Conty : Paris en poche, 1863-1867. — Paris populaire, 1864. — Côtes de Bretagne et de Normandie, 1871. — Exposition 1878 (8 pièces). — Les environs de Paris, 1812. — Guide des Étrangers en Italie, 1697. — Itinéraires en Italie, 1801 et 1817. — Environs de Paris, 1786. — Voyage pittoresque de Paris, 1752. — Guide des Voyageurs à Londres, 1839.

COLLECTION DE M. LE BRUN

COLLECTION d'anciens indicateurs de chemins de fer de 1865, 1870, 1881 et 1893 et guides officiels des voyageurs sur les chemins de fer français et les chemins de fer de l'Europe de 1846, 1852, 1860, 1870 et 1880 (10 pièces).

COLLECTION DE M. CHAIX

ALBUM sur les Chemins de fer.

COLLECTION DE M. DESCHASTRES

BIBLIOGRAPHIE

D'AGINCOURT. — Peinture, pl. CLXIV, n° 14 et pl. CLXVII, tapisserie de Bayeux. — Char présumé du IXe siècle.

S. D'AGINCOURT. — *Histoire de l'art par les monuments* (Ad. 34 Cab. des Est.), pl. CLXIV n° 14. Une femme conduisant un char attelé de deux chevaux, peinture tirée d'un manuscrit du IXe siècle.

ANDREA ANDREANI. — *Voir son œuvre.*

ANDREA ANDREANI. — (Ea 39 du Cab. des Est.) Char triomphal de César.

G. ANTHONI. — *La Carrosserie à l'Exposition Universelle de 1878.* 1 vol. in-8° avec 44 fig. et pl. Paris, E. Lacroix, 1879.

ANTIQUITÉS GRECQUES ET ROMAINES. — (Ga 73 du Cab. des Est.) 31 planches de chars et chariots.

ARCHEOLOGIA BRITANNICA. — T. XX, pl. XVII et XVIII. — Chariots du XIIe au XVIe siècle, tirés de manuscrits.

L'ART DU CARROSSIER SOUS LOUIS XIV.

A. BABEAU. — *Les Transports publics de Troyes à Paris* depuis le moyen âge jusqu'à la Révolution. 1 vol. in-8°. Paris, Lechevalier, 1887.

A. DE BASTARD. — *Peintures et Ornements des manuscrits.* Tome IV, pl. LXXXVII. Un chariot à deux roues chargé de sacs, attelé de deux bœufs. Tiré d'un manuscrit du XIIIe siècle (Ital.?) Bib. nat. res. fol. 37. Tome V, pl. LI. Metius Sufetius, roi des Albains, est attaché par ordre de Tullius Hostilius à deux charrettes pour être dépecé. Tiré du manuscrit *De casu Nobilium Virorum.* Fr. n° 875 de l'Arsenal (f. 85). Triomphe de Paul-Émile. Char à quatre roues, tiré du même manuscrit, folio 213. Tome VI, p. 18. Un chariot à deux roues attelé de deux bœufs. Tiré du manuscrit *Psalterium* dit *Codex aureus*, 22, de l'Abbaye de Saint-Gall (IXe siècle), p. 22. Chariot à quatre à roues attelé de deux bœufs. Tiré du manuscrit *Psautier de Folchard* (872-883) 23 de l'Abbaye de Saint-Gall.

BERGER. — *Histoire des Chemins des Romains.*

BERTHAUX. — *Le Parfait Carrossier*, in-8° avec 69 pl. Dijon, 1862.

BERTHAUX. — *Le Parfait Charron*, in-8° avec 118 pl. Dijon, 1852.

BIBLIOTHÈQUE DE L'ENSEIGNEMENT DES BEAUX-ARTS. Coll. de 56 vol. in-8° contenant de nombreuses gravures d'après les documents. Paris, H. May.

BILIBALD PERCKEIMER. — *Opera Politica*, in-folio 1525.

S. BING. — *Le Japon artistique.* Documents d'Art et d'Industrie, 3 vol. in-4° ill. Paris, chez l'auteur.

CH. BLANC. — *Histoire des peintres de toutes les écoles.* 14 vol. in-folio, ill. de nomb. grav. dans et hors texte. Paris, Renouard.

BOUILLET. — *Dictionnaire universel des Sciences, des Lettres et des Arts.* 1 vol. gr. in-8°. Paris, Hachette.

E. BOURGEOIS. — *Le Grand Siècle L. XIV.* 1 vol. gr. in-8 ill. Paris, Hachette.

Le Dix-huitième Siècle. 1 vol. gr. in-8° ill. Paris, Hachette.
Le Dix-neuvième Siècle. 1 vol. gr. in-8° ill. Paris, Hachette.

CARROSSES ET VOITURES. — (Ld 20 et Ld 20 a du Cab. des Est.) Deux volumes contenant une collection d'estampes de chars, carrosses et voitures. — Voiture du sacre de Louis XVI.

CASALIUS. — *De Ritibus Christianorum*, in-folio, p. 387. Médaille grecque du Bas-Empire représentant un empereur sur un char.

ED. CATTIER. — *Album du Cortège historique des moyens de transport*, publié à l'occasion du cinquantenaire des chemins de fer belges. In-8° oblong ill. de 26 pl. d'A. Heins. Bruxelles, Rozez, 1886.

CHOPART-BAUDOIN. — *Recueil de 31 pl. de carrosses, ép. Louis XV* (XVIIIe s.). *Recueil de 7 pl. de dessins de harnais pour selliers* (XVIIIe s.). *Premier des magnifiques carrosses de Mgr le Duc d'Osuna*, amb. de S. M. Philippe V. 1713, 6 planches.

J. CHRETIEN-GINZROT. — *Des Chars et Chariots chez les Grecs et les Romains.* Munich, 1817. Écrit en allemand. Collection de planches donnant la représentation des différents chars et chariots égyptiens, grecs et romains, litières, etc., dont la description se trouve dans le texte.

COMTE DE COMMINGES. — *Dressage et Menage.* 1 vol. gr. in-8° ill. par Crafty. Paris, Plon et Nourrit, 1897.

COMTE G. DE CONTADES. — *Le Driving en France.*

DANDRE BARDON. — *Costume des anciens peuples.* (Gb 27 et Gb 27 a du Cab. des Est.) Deux volumes contenant des gravures de chars et chaussures. Édité en 1772.

DAREMBERG ET SAGLIO. — *Dictionnaire des Antiquités grecques et romaines*, d'après les textes et les monuments. 6 vol. gr. in-4°. Paris, Hachette.

A. DAYOT. — *La Révolution française. Napoléon. Les Journées révolutionnaires*, 1830-1848. *Le Second Empire. L'Invasion. Le Siège et la Commune*, d'après les peintures, sculptures, gravures, médailles et objets du temps. 5 albums in-4° oblong. Paris, Flammarion.

E. DEHARME. — *Les Merveilles de la Locomotion.* 1 vol. in-12 ill. de 77 vign. Paris, Hachette, 1873.

DIDEROT ET D'ALEMBERT. — *Grande Encyclopédie du XVIIIe siècle.*

DIDOT FRÈRES. — *Univers Pittoresque* (France) pl. XLV. Chariots des Goths et des Francs. Sculpture d'un ancien tombeau à Langres.

DRIVING. — Chez Longmans, Green et C°, London.

D.-M. DUCHESNE. — Dessins de voitures modernes. Vingt planches de voitures du commencement du siècle.

W. DUCKETT. — *Dictionnaire de la Conversation et de la Lecture.* 21 vol. gr. in-8° à 2 colonnes. Paris, F. Didot.

DUPINEY DE VOREPIERRE. — *Dictionnaire encyclopédique illustré.* 2 vol. in-4°. Paris, Flammarion.

ALBERT DÜRER. — (Ca 7 c + du Cab. des Est.) 8 planches représentant le char de triomphe de Maximilien. Les deux premières constituent le char, les 6 autres, les douze chevaux qui y sont attelés. (Pd 23 + du Cab. des

Est.) Série de magnifiques gravures où se trouvent représentés les chars des triomphes de Maximilien.

ALBERT DURER. — Voir son œuvre. La suite des triomphes de Maximilien.

V. DURUY. — *Histoire de France*. 1 vol. in-4° ill. d'après des documents originaux, etc. Paris, Hachette, 1892.

V. DURUY. — *Histoire des Romains*, 7 vol. in-8° jés. av. 50 pl. chrom. et 3453 grav. dess. d'ap. l'Antique. Paris, Hachette.

V. DURUY. — *Histoire des Grecs*, 3 vol. in-8° jés. av. 14 pl. chrom. et 2000 grav. Paris, Hachette.

ENGELHARDT. — (Ad 144 du Cab. des Est.) Reproduction du célèbre manuscrit de la Bibliothèque de Strasbourg, *Hortus Deliciarum*, attribué à Herrade de Landsperg. Gravé par Villemin. Pl. VI. Trois chars curieux. Ce manuscrit a été brûlé pendant la guerre de 1870. (Herrade de Landsperg, abbesse du monastère de Hohenbourg ou de Sainte-Odile, en Alsace, au XII° s.)

ENTRÉES DES VILLES ET MAGNIFICENCES DANS LES PAYS-BAS. — (Cab. des Est. Pd. 32) 1639. Entrée de Marie de Médicis dans Amsterdam. Pages 12 et 13, Voiture Louis XIII que Meissonier a dû faire copier. Page 18, Char triomphal attelé de 4 lions. Page 82, Char triomphal attelé de 2 lions.

A. ÉVRARD. — *Les Moyens de transport* appliqués dans les mines, les usines et les travaux publics. 2 vol. in-8° et 1 atlas in-fol. Mons, Dacquin, 1890.

R.-P. FABRICY. — *Recherches sur l'époque de l'équitation et de l'usage des chars.*

GÉNÉRAL BARON FAVEROT DE KERBRECH. — *L'art de conduire et d'atteler.* Autrefois, Aujourd'hui. 1 vol. gr. in-4° cont. 450 fig. et pl. en noir et en couleurs. Paris, Chapelot et Cie, 1901.

L. FIGUIER. — *Les Voies ferrées dans les deux mondes. Les Nouvelles Conquêtes de la science.* 1 vol. gr. in-8° ill. Paris, Flammarion, 1885.

JEHAN FOUQUET (Œuvre de). — Édité par Curmer. (Da2a et Da2b du Cab. des Est.) Tome I, page 202, Miniature tirée du manuscrit. Antiquités judaïques par Josèphe. Entrée triomphale de Salmanazar, vainqueur d'Osée. Tome II, page 116, Miniature tirée du Manuscrit fr. n° 20071. Tullie faisant passer son char sur le corps de son père.

V. FOURNEL. — *Le Vieux Paris.* 1 vol. gr. in-8° avec ill. Tours, Mame et fils.

A. DE FOVILLE. — *La Transformation des moyens de Transport.* 1 vol. in-8°. Paris, Guillaumin, 1880.

GARSAULT. — *Traité des Voitures.* 1 vol. in-4°, 1756.

GOGUETTE. — *Origine des Lois.*

E. ET J. DE GONCOURT. — *Histoire de Marie-Antoinette.*

J. GRAND-CARTERET. — *La Voiture de demain. Histoire de l'Automobilisme.* 1 vol. in-12 avec 250 gravures. Paris, Fasquelle, 1900.

J. GRAND-CARTERET. — *Le Dix-neuvième siècle.* 1 vol. in-4° ill. de 1 pl. col. et 510 grav. Paris, F. Didot.

LA GRANDE ENCYCLOPÉDIE. — Inventaire raisonné des Sciences, des

Lettres et des Arts, par une Société de savants et de gens de lettres. 31 vol. in-4° ill. Paris, Ladmirault et Cie.

GUENEBAULT. — Dictionnaire iconographique des monuments de l'antiquité chrétienne et du moyen âge, depuis le Bas-Empire jusqu'à la fin du XVIe siècle, indiquant l'état de l'art et de la civilisation à diverses époques. B. N. Casier D, N° 621 et 622. 2 vol. in-8°. Paris, Leleux, libraire-éditeur, rue Pierre-Sarrazin, 9. 1° 1843, 2° 1845.

GUIDI PANCIROLLI. — *Noticia Utraque Dignitatum*, etc. Lyon, 1608. Donne à la page 16, verso, la représentation de la carruca attelée de quatre chevaux de front. Cet auteur est cité par plusieurs autres qui parlent de la carruca. Au Cabinet des Estampes, il y a une autre édition, Genève 1623, où à la page 44 se trouve la même gravure.

DE GUIGNES. — *Histoire générale des Huns.*

GUILLEMIN. — *Les Chemins de fer.* 2 vol. in-18 ill. Paris, Hachette.

E. GUIMET. — *Promenades japonaises.* 1 vol. gr. in-8 ill. d'ap. nature, par F. Régamey. Paris, Charpentier, 1880.

Y. GUYOT ET RAFFALOVICH. — *Dictionnaire du commerce, de l'industrie et de la banque*, 2 forts vol. in-4°. Paris, Guillaumin, 1901.

A.-T. HADLEY. — *Le Transport par les chemins de fer* : Histoire, Législation, trad. par Raffalovich et Guérin. 1 vol. in-8. Paris, Guillaumin, 1887.

DES HAUTEBRAYES. — *Extrait des Historiens chinois.*

HAVARD. — *La France artistique et monumentale.* 6 vol. in-4° av. grav. dans le texte et pl. hors texte. Paris, Montgredien.

H. HAVARD. — *Histoire de l'Orfèvrerie française.* 1 vol gr. in-4° ill. de pl. et grav. d'ap. les documents orig. Paris, Quantin, 1896.

L. HAVARD. — *Dictionnaire de l'Ameublement et de la Décoration* depuis le XIIIe siècle jusqu'à nos jours. 4 vol. gr. in-4° cont. 800 grav. dans le texte et 64 pl. chrom. Paris, Quantin.

HIEROLEXICON DE MACRI. — T. II, p. 558, verbo Sellare. Chariot pontifical à roues : sa forme semble avoir quelques rapports avec les sièges curules.

HILPERT. — *Le Messagiste. Histoire de la Peinture sur verre.* Vitrail de Saint-Patrice à Rouen, représentant le précédent. Langlois, du Pont-de-l'Arche, in-8°.

HOFFBAUER. — *Paris à travers les âges.* 2 vol. in-fol. ill. de 845 grav. dans le texte et de 68 pl. chrom. d'ap. les documents authentiques. Paris, F. Didot, 1885.

HOTTENROTH. — *Le Costume, les armes, ustensiles*, etc. des peuples anciens et modernes. 2 vol. in-4° avec fig. et pl. chrom. Paris, Guérinet, 1886-1890.

A. HUGO. — *Histoire générale de France*, depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours. 5 vol. gr. in-8 ill. Paris, Garnier, 1836-1843.

FR. INGHIRAMI. — *Pitture dei vasi fittili* (Gb46a et Gb46b du Cab. des Est.). Deux volumes où se trouvent reproduits les vases étrusques sur lesquels figurent des chars étrusques.

INSCRIPTIONS. — A l'entrée de la galerie des chartes, à droite, se trouve la collection d'inscriptions puniques provenant de Tunisie, donnée à la Biblio-

thèque par M. de Sainte-Marie. Le n° 84 donne la représentation d'un chariot à deux roues.

INVENTAIRE GÉNÉRAL DES RICHESSES D'ART DE LA FRANCE, publ. par le Ministère de l'Instruction publique et des Beaux-Arts. Paris, Plon-Nourrit.

A. JUBINAL. — *Anciennes Tapisseries historiées de France*, in-fol. avec pl. Paris, Challamel, 1838.

KAEMPFER. — *Histoire du Japon.*

LABOULAYE. — *Dictionnaire des Arts et Manufactures.* 5 vol. in-4°. Paris, 1885.

P. LACROIX. — *Les Arts au Moyen Age et à l'époque de la Renaissance.* 1 vol. in-4° ill. de 19 pl. chrom. et 420 grav. en noir. Paris, F. Didot.

— *Mœurs, Usages et Costumes au Moyen Age et à l'époque de la Renaissance.* 1 vol. in-4° ill. de 15 pl. chrom. et de 440 grav. s. bois. Paris, F. Didot.

— *Vie militaire et religieuse au Moyen Age et à l'époque de la Renaissance.* 1 vol. in-4° ill. de 14 pl. chrom. et 409 grav. s. bois. Paris, F. Didot.

— *Sciences et Lettres au Moyen Age et à l'époque de la Renaissance.* 1 vol. in-4° ill. de 13 pl. chrom. et 400 grav. s. bois. Paris, F. Didot.

— *Dix-septième Siècle. Institutions, Usages, Costumes.* 1 vol. in-4° ill. de 16 pl. chrom. et 300 grav. s. bois. Paris, F. Didot.

— *Dix-septième Siècle. Lettres, Sciences et Arts.* 1 vol. in-4° ill. de 17 pl. chrom. et de 300 grav. sur bois. Paris, F. Didot.

— *Dix-huitième Siècle. Institutions, Usages et Costumes.* 1 vol. in-4° ill. de 21 pl. chrom. et de 350 grav. s. bois. Paris, F. Didot.

— *Dix-huitième Siècle. Lettres, Sciences et Arts.* 1 vol. in-4° ill. de 16 pl. chrom. et de 250 grav. s. bois. Paris, F. Didot.

— *Directoire, Consulat et Empire. Mœurs et Usages. Lettres, Sciences et Arts.* 1 vol. in-4° ill. de 12 pl. chrom. et de 350 grav. s. bois. Paris, F. Didot.

P. LACROIX ET SÉRÉ. — *Le Moyen Age et la Renaissance.* 5 vol. in-4° avec planches. Paris, 1847-1852.

LAFARGUE. — *Code des Voitures.*

LAMI. — *Dictionnaire de l'Industrie et des Arts industriels.* 9 vol. in-4° ill. Paris, Jouvet.

LAROUSSE. — *Grand Dictionnaire universel du XIXe siècle.* 17 vol. in-4° ill. Paris, Larousse.

LÉGER. — *Les Travaux publics, les Mines et la Métallurgie au temps des Romains.* 1 vol. in-8° avec atlas de 12 pl. Paris, Dejey, 1875.

F. LENORMANT. — *Histoire ancienne de l'Orient* jusqu'aux guerres médiques. 6 vol. in-4° ill. de nomb. figures d'après les monuments antiques. Paris, A. Lévy, 1889.

LENORMANT. — *Chefs-d'œuvre de l'Art antique.* 1re série, Monuments de la vie des Anciens, texte par M. Robion. 2e série, Monuments de la peinture et de la sculpture, texte par M. Lenormant. 7 vol. in-4° ill. Paris, A. Lévy.

LEMALE. — *Le Havre d'autrefois.* Reprod. d'anciens tableaux, grav. et antiquités, texte par Ch. Rœssler. Le Havre, Soc. de l'Imp. du Commerce, 1883.

LEPSIUS. — *Monuments de l'Égypte et de l'Ethiopie.* 12 beaux volumes donnant la représentation des monuments et des chars égyptiens.

LUCAS. — *Statistique des Voies de communication.*

MAGASIN PITTORESQUE. Table des Matières.

MANUSCRIT latin 1. IXe siècle. — *Les Signes du Zodiaque*. Préface de saint Jérôme. Folio 8. Un char à deux roues attelé de deux bœufs.

MANUSCRIT latin 7936, XIIIe siècle. — *Virgile*. Folio 113. Lettre ornée représentant un char à deux roues attelé de deux chevaux.

MANUSCRIT fr. n° 279, XVe siècle. — *Histoire de César*. Miniature. Page 17 : Triomphe de Pompée.

MANUSCRIT fr. n° 263, XVIe siècle. — *Tite-Live*. Miniature. Page 356 : Un char.

MANUSCRIT latin 11560, XIIIe siècle. — *Emblemata Biblica*. Miniatures. Page 104 : Chariot tiré par deux hommes. Page 117 : Chariot tiré par deux chevaux. Page 129 : Chariot tiré par deux chevaux. Page 220 : Chariot tiré par quatre chevaux.

MANUSCRIT fr. n° 273, XVe siècle. — *Tite-Live*. Décades I et III. Miniatures : p. 27 au verso. Entrée de Licinius à Rome.

MANUSCRIT fr. n° 274, XVe siècle. — *Tite-Live*. Décades I et III. Page 219 au verso : Entrée triomphale des consuls Nero Clausius et Marcus Lucius dans Rome.

MANUSCRIT fr. n° 20071 (R), XVe siècle. — *Tite-Live*. Miniatures. Folio XXIII : Tullie fait passer son char sur le corps de son père. Folio XLIV : Entrée triomphale de Marcus Fabius avec les corps de Quintus Fabius et Caius Manlius, morts dans la bataille.

MANUSCRIT fr. n° 247 (R), XVe siècle. — *Antiquités des Juifs*, par Josèphe. Miniatures. Folio 89 : Transport du Tabernacle par les Juifs du temps de Josué. Folio 194 : Entrée triomphale de Salmanazar, vainqueur d'Osée, roi d'Israël.

O. DE LA MARCHE. — *Traicté de la forme et devis comme on faict les tournois*. 1 vol. gr. in-8° orné de 16 pl. coloriées. Paris, A. Barraud, 1878.

D. MAROT (Œuvre du Sr), architecte de Guillaume II, roi de la Grande-Bretagne, contenant plusieurs pensées utiles aux Architectes, Peintres, Sculpteurs, Orfèvres, Jardiniers et autres; le tout en faveur de ceux qui s'appliquent aux Beaux-Arts. A Amsterdam. Se vend chez l'auteur. Avec privilège de Nos Seigneurs les États généraux des Provinces-Unies de Hollande et de West-Frise, 1712 (Cab. des Est. Ha 8.). — Pl. 115. Manefiecke Carosse van sin Majesteyt van Groot Bretagne gemaeekt in de Haegh de 29 July 1698. Les 8 vases, les 4 ressorts et toutes les branches du carrosse sont toutes de cuivre doré au feu; tout le carrosse est peint de coloris sur un fond d'or. Pl. 116, 117, 118, 119. Détails du carrosse.

G. MARTHA. — *L'Art étrusque*. 1 v. in-4° ill. de 4 pl. en couleurs et de 400 gr. dans le texte, d'après les documents et originaux. Paris, F. Didot, 1889.

A. MARTIN. — *Étude historique et statistique sur les Moyens de transport dans Paris*. 1 vol. in-8° avec plans et diagrammes. Paris, Imprimerie nationale, 1894.

MASPERO. — *Histoire ancienne des Peuples de l'Orient classique*. 3 vol. gr. in-8° avec pl. hors texte, et grav. dans le texte. Paris, Hachette.

R. MENARD. — *La Mythologie dans l'Art ancien et moderne*. 1 vol. gr. in-8° ill. de 823 grav. Paris, Ch. Delagrave, 1880.

LA MÉSANGÈRE. — Meubles et objets de Goût.

ROGER-MILÈS. — *Le Costume et la Mode du VIIIe au XIXe siècle.* 1 fort vol. in-4° orné de 2000 dessins classés par ordre chronol., d'après les tableaux, manuscrits et monuments. Paris, Rouveyre, 1900.

MILLIN. — *Antiquités nationales.* T. III, n° 33, pl. V, n° 1. Chariot en fer.

DOM BERNARD DE MONTFAUCON. — *L'Antiquité expliquée et représentée en figures*, 1719. Description détaillée des chaussures chez les Grecs et les Romains. Chars. Note : Six planches.

Musée étrusque du Vatican. Ab23a et Ab23b. Représentation de bigas et de quadriges d'après les vases étrusques.

MOREAU. — Voitures. (Cab. des Est. Ld. 14.)

PERROT ET CHIPIEZ. — *Histoire de l'Art dans l'Antiquité.* 7 vol. gr. in-8° avec grav. et pl. en noir et en couleurs. Paris, Hachette.

ALF. PICARD. — *Traité des Chemins de fer.* Historique, Économie polit., Commerce, Finances, Administration, Droit, Études comp. sur les ch. de fer étrangers. 4 vol. in-8°. Paris, Rothschild, 1887.

G. PIRANESI. — *Les Antichita romane.* 1750. — Tome III, pl. III, IV, V, VI, VII et VIII. Belles gravures sur la voie Appienne.

PLACE ET CABINETS DE LA ROULETTE. — Marly. Premier volume 1714. Pl. 7. (Archives Nationales, O1, 1471.)

PLACE. — *Ninive et l'Assyrie.* — 2 vol. de texte gr. in-f° et un atlas. Paris, Baudry, 1866-1869.

RACINET. — *Le Costume historique et ses accessoires.* 6 vol. in-f° cont. 500 pl. dont 300 en couleurs. Paris, F. Didot.

D. RAMÉE. — *La Locomotion.* Histoire des chars, carrosses, omnibus et voitures de tous genres. 1 vol. in-12 ill. 1856. Paris, Amyot.

COMTE DE REISET. — *Modes et Usages au temps de Marie-Antoinette.* Livre-journal de Mme Eloffe, marchande de modes de la reine. 2 forts vol. in-4° avec grav. et pl. Paris, Didot, 1885.

RENAN. — *Histoire du Peuple d'Israël.* 5 vol. in-8°. Paris, C. Lévy.

L. RENARD. — *Histoire de l'Art naval.* 1 vol. in-18 ill. de 61 grav. Paris, Hachette, 1881.

RICH. — *Dictionnaire des Antiquités romaines et grecques* (trad. Chéruel). 1 vol. in-8 cont. 2000 grav. d'après l'antique. Paris, F. Didot, 1883.

Le Romuleon. — Histoire des Romains, manusc. fr. xve s. Les Échecs amoureux, manusc. fr. xvie s.

RIGAUD. — *Maisons royales* (1730) (Ve17 du Cab. des Est.). 1 volume contenant de belles gravures de voitures du xviiie siècle.

ROUBO. — *L'Art du Menuisier* (Époque Louis XV). 1 vol. contient une partie concernant la carrosserie.

BARON DE ROUJOUX. — *L'Angleterre pittoresque.* in-8°. Hingray, 1845.

C. ROUS. — *Carrosserie, Sellerie et Charronnage*, in-8°, av. fig. Paris, Eugène Lacroix, 1884.

CH. ROUX. — *Notre Marine marchande*, 1 vol. in-18, br. Paris, Colin, 1900.

SCEAUX DE LA SOCIÉTÉ LIBRE D'ÉMULATION DE ROUEN. 9 juin 1823. P. 58 et 59.

SHAW. — *Dresses and Decorations.* T. I, p. 6. Chariot traînant un empereur ou un roi (xive ou xve siècle).

CH. SIMOND. — *Paris de 1800 à 1900.* La vie parisienne au XIXe siècle d'après les estampes et les mém. du temps. 2 forts vol. gr. in-8° ill. d'un grand nombre de grav. reproduites en fac-similé. Paris, Plon-Nourrit, 1899-1900.

STRUTT. — *Honda anzelcynnan or a complet view of the inhabitants of England.* Nl 15. London 1775. 3 vol. in-4°. T. I., pl. V., fig. 6. Char présumé du IXe siècle.

SURGY. — *Mélanges.*

E. TAUXIER. — *Histoire des voitures en France.* Art. du *Moniteur* de janvier 1854.

TESTU. — Voitures. Série de planches coloriées de diligences et autres voitures et détails de roues et autres parties des voitures.

THESAURUS ANTIQUITATUM ROMANARUM congestus a Joanne Georgio Grævio, 1699. (Cab. des Est. Ga 50.) Tome IX. Jeux et triomphes.

THOMAS HOPE. — Costume of the ancients, 1812. (Gb 34 du Cab. des Est.) Planches où se trouvent reproduits des chars et des chaussures grecs et romains.

G.-A. THIRUPP. — *The History of Coaches.* Londres.

THURSTON. — *Histoire de la Machine à vapeur.* 2 vol. in-8°, accomp. de 140 fig. et 16 pl. Paris, Germer-Baillière, 1882.

TILLIER ET BONNETAIN. — *Histoire d'un Paquebot*, avec 100 dessins. 1 vol. in-4. Paris, Quantin, 1887.

TITIEN (Œuvres du). — (Tom. II Bc 6 du Cab. des Est.) Triumphus Christi. Char de triomphe du Christ, gravure de Andrea Andreani.

TITIEN. — Son œuvre. Triumphus Christi, gravure d'Andrea Andreani ou celle de Théodore de Brye.

TOPOGRAPHIE DE LA FRANCE, Seine-et-Oise, IIIe arr. Versailles, canton de Marly-le-Roy, 3, Château de Marly, Va 351.

On y trouve le plan du petit chemin de fer qui servait pour la roulette du roi.

LE TOUR DU MONDE. Publication hebdomadaire ill. Paris, Hachette.

TYPOGRAPHICAL ANTIQUITIES. in-4. T. II, planche de la p. 120. Chariot funèbre.

OCT. UZANNE. — *La Locomotion à travers l'histoire.* 1 vol. gr. in-8° ill. par Eug. Courboin de 20 aquarelles hors texte, 20 simili-grav. en noir et couleurs hors texte et 100 grav. dans le texte. Paris, Ollendorff, 1901.

COMTE VASILY. — *La Sainte Russie.* 1 vol. in-4° ill. Paris, F. Didot, 1890.

C. VECELLIO. — *Costumes anciens et modernes.* 2 vol. in-8° cont. 513 fig. en noir, accomp. de l'explic. en texte italien av. trad. française. Paris, F. Didot, 1860.

FÉLIX DE VIGNE. — *Vade-Mecum du peintre*, ou recueil de costumes du moyen âge. (Cab. des Est.)

Tome I. Pl. 55, IXe s. Chariot ou Estrapontin.

Tome II. Pl. 32, fig. 4 et 5, XIIIe s. Chars.

Pl. 57, XIVe s. Brouette.

Pl. 101, XVIe s. Char de voyage.

N.-X. VILLEMIN. — *Monuments français inédits* pour servir à l'histoire des arts depuis le VIe siècle jusqu'au commencement du XVIIe. 1839. (Oa2 et

Oa2a du Cab. des Est.) Chaussures de Charlemagne (tirées de l'ouvrage sur les Ornements impériaux du Saint-Empire). Belle planche coloriée.

Gravure donnant la reproduction d'un chapiteau de l'ancienne abbaye de Saint-Denis (XIIe s.) où est représenté un chariot.

Char du dieu Mars (copie du Manuscrit fr. n° 143).

N.-X. VILLEMIN. — Choix de costumes civils et militaires des peuples de l'antiquité (Gb 30b et Gb30c du Cab. des Est.).

Chars et chaussures.

VIOLLET-LE-DUC. — *Dictionnaire du Mobilier* de l'époque carlovingienne à la Renaissance. 6 vol. in-8° avec fig. Paris, Morel, 1854-1875.

L. VUITTON. — *Le Voyage depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours.* 1 vol. gr. in-8° ill. de 40 grav. sur bois. Paris, Pairault et Cie, 1901.

WESTWOOD. — Miniatures de Manuscrits anglo-saxons. (Ad. 141, Cab. d. Est.) Pl. 44. Copie d'un char à deux roues, tirée du manuscrit « Tenison Prudensius » du British Museum (fin du xe siècle).

Pl. 48. Le quadrige du Soleil et la biga de la Lune, tirée du manuscrit « Aratus » de la librairie Cottonienne, Tiberius B. 5, British Museum (environ 975.)

Mme DE WITT. — *Les Chroniqueurs de l'Histoire de France*, depuis les origines jusqu'au XVIe s. 4 vol. gr. in-8°, ill. de nomb. grav. en noir et en couleurs. Paris, Hachette.

Petite Caleche du Roi de Rome.

(Collection de S. M. l'Empereur d'Autriche.)

C. F. E.

TABLE ALPHABÉTIQUE DES EXPOSANTS

A

Albufera (Duc d').
Alençon (M. le duc d').
Armand (Comte).
Artois (Comte d').

B

Bachereau.
Bagriot.
Bail Aîné.
Bart (David-Salomons).
Bernard.
Bezanson (Mme Renée).
Binder.
Bixio.
Boichard.
Boitelle.
Bollée Fils (Amédée).
Bonnet (Joseph).
Bréville (J. de).
Bricard.
Broc (Marquis de).

C

Camille.
Canivet-Bellanger.
Carnot (François).
Caze de Caumont.
Chaix.
Charassé.
Chartres (Duc de).
Chemins de fer Est.
— Midi.
— Nord.
— Orléans.
— Ouest.
— P.-L.-M.
Chevrier.
Cholet (Vicomte de).
Colin.
Conservatoire des Arts et Métiers.
Contades (Comte de).
Cossé-Brissac (Comte M. de).
Cossé-Brissac (J. de).
Coste.
Courtils (Vicomte des).
Creuzé de Lesser (Baronne).

D

Dablin (Paul).
Debat-Ponsan (Mme).
Delamarre.
Delamotte.
Delhorme.
Dereumaux.
Deschastres.
Desnoyers.
Dion (Comte de).
Dion-Bouton (De).
Doucin.
Douix.
Dreux (L.).
Dumont (Mme).
Dumoutet.
Dupont et Cie.
Dupont-Chatelain (Mlle).

E

Erhard Frères).
Espeuilles (Comte d').

F

Faurax.
Faverot de Kerbrech (Général baron).
Felber.
Foster (Lady).

G

Galard (Vicomte de).
Gatti.
Gavin.
Glasser.
Gosse.
Goubie.
Gouspy.
Grand-Carteret.
Groult.
Grümmer.
Guiet.
Guinand (Mme).

H

Hamburger Frères.

Haras du Pin.
Hartmann.
Heilbronner.
Henry.
Hotelans (d').

J

Jacquemart.
Jansen.
Jeantaud.
Jodot.
Joybert (Comte de).

K

Kellner.
Kergorlay (Comte Geoffroy de).
Kergorlay (Comte Pierre de).

L

Labbé de Montais (Roger).
Lamangaruy (De).
Landrin.
Lariboisière (Comte de).
La Rochefoucauld-Bayers (Comte de).
Laubespin (Comte Théodule de).
La Vernette Saint-Maurice (Comte).
Le Brun.
L'Écluse (De).
Lelandais (Mme).
Leloir.
Lemoine.
Le Roux.
Leroy.
Lesage.
Lespagnol (Mme).
Levert.
Lhomer (J.).
Locomotives sans foyer (Cie des).
Lorge (Duc de).

M

Manceaux (Mme).
Manceaux Duchemin.
Marmottan.
Martin.
Masson.
Million.
Mühlbacher.
Müntz.
Murat (S. A. le Prince).
Musée du Trocadéro.
Musée Carnavalet.

O

Omnibus (Compagnie Générale des).
Ouzilleau (André).

P

Paisseau.
Pange (Comte de).
Pellier.
Perier (Charles).
Périgord (Comte L. de)
Petit (Georges).
Piétri (Franceschini).
Poincelet.
Pollet.
Ponthas.
Postes (Administration des).
Potocki (Comte).
Prévot (Louis).

Q

Quarré-Reybourbon.
Quentin-Bauchart.

R

Rebiffé.
Rivière.
Roche.
Roduwart (Mme).
Roduwart.
Rothschild (Baron Alphonse de).
Rousseau (Paul).
Roux.

S

Saint-Léger (Mme de).
Sardou (Victorien).
Sarluis.
Schneider.
Smith Reginald.

T

Talleyrand (Duc de).
Tenré (Henri).
Thiault.
Travaux publics (Ministère des).
Trévise (Duchesse de).

V

Vagner.
Vaïsse.
Vallombrosa (Duc de).
Veragen.
Villatte.
Vitta (Baron).
Voraz.

W

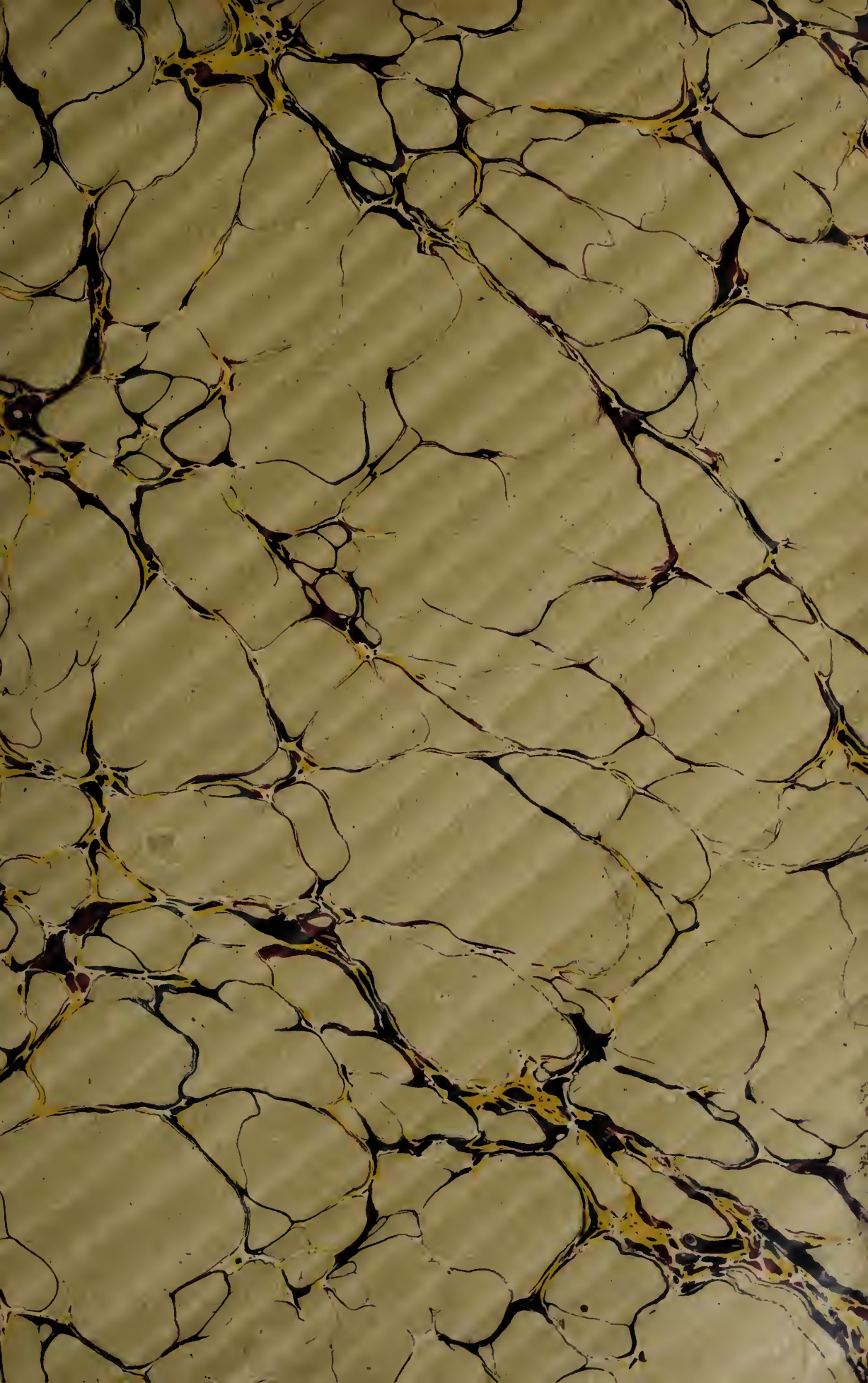
Walle (Mme).
Willems.

TABLE DES GRAVURES ET DES PLANCHES

	Pages	Planches
Armes de Housses	32	
Berline de Demi-Gala deuxième Empire	11	14
— de Gala	7	7
— de Poste premier Empire	7	9
— 1830	10	12
Bossettes, Collection du Baron Vitta	30-31	
Bottes de Postillon		33
Brides XVIIIe siècle	37	29-31
Briska	11	13
Cabriolet, Coucou, etc. (d'après gravures)	47	44
Calèches de voyage 1827	50	48-49
— pour Chèvres	16	
Carrosses de Gala XVIIIe siècle	6	6
— — Louis XV (petit)	3	4
— des Princes d'Espagne	2	3
Chaises à porteurs Louis XIV, Mme de Saint-Léger	28	
— — Duc de Lorge	25	18
— Louis XV	25-26-27	
— Louis XVI, Mme Caze de Caumont	27	
— — Baronne Creuzé de Lesser	27	
— — Vicomte de Galard	26	19
— — Hamburger Frères	27	
— — Comte de Lariboisière	25	17
— XVIIIe siècle	27	
Chaise de Poste	7	8
— 1789	50	47-49
Coche François Ier	46	36
Coche d'osier	46	37
Colliers en bois doré pour petit cheval		31-32
de traîneau		32
Cravaches des Élèves bleus de Versailles		31
— Louis XV		31
Diligences 1830 (d'après gravure)	47	42
— 1830 (Petit Modèle)	49	45
— à 3 compartiments (d'après gravure)	46	40
— à vapeur	53	53
— d'après une gravure	22	
— Cour des Messageries (d'après une gravure)	47	43
Draisiennes 1795	52	50
— 1810	52	51
— (Groupe de)	52	52
Fouet de Postillon		33
Grelottières		28
Harnais Louis XV, Collection Heilbronner	40	

	Pages	Planches
Harnais Louis XV, Collection Guinand	42	
— Louis XVI	40	
— Empire	43	
High Perch Phaeton	19	
Houseaux Louis XV		33
Litières pour Mules	40	34
— d'un Seigneur xve siècle (d'après gravure)	45	35
Locomotives anciennes	53	54
Malle-Poste (d'après gravure)	47	41
Modèles de Voitures (petits)	17	16
Mors d'attelage		29-31
— Époque François Ier		29-31
— de Selle Louis XIII		30-31
— de Selle Louis XIII		29
Mors, Étriers, Éperons, Collection de Lamangaruy	28-29	
Mors, Étriers, Éperons, Collection Charassé	29-30	
Omnibus à Corbeille (d'après une gravure)	23	
Portemanteau		28
Poste aux Chevaux (d'après gravures)	46	38-39
Queues de Renard		28
Selles à la Royale	35	20-21
— à Piquer	35	21
— du Chevalier d'Abzac	35	22
— d'enfant Epoque Louis XV	35	20
— Fermière		20
— de Postillon	36	24-28
— Henri IV (de femme)	36	23
— Louis XIII	35	20
— xvie siècle (de femme)	36	23
— xviie siècle	36	23
— xviie siècle (de femme)	36	23
— xviiie siècle (de femme)	36	24
— Louis XV	35	21
— Premier Empire (de femme)	36	25
— (Groupe de)		27
— Reproductions	37	26
Sellettes de harnais Louis XVI	40	
— dorée pour petit cheval		31-32
Traineau Louis XV	14	
— en bois doré Louis XV	15	15
— xviiie siècle	15	
Types divers de Voitures (d'après gravures)	49	46
Veste de Postillon		28
Vélocifère 1798	52	51
Vélocipède 1847	52	51
— (Groupe de)	52	52
Vinaigrette	5	
Voitures de Campagne du Maréchal Mortier duc de Trévise	8	10
— de Ville, Époque Louis XVI	3	5
— dite Coupé de Voyage premier Empire	9	11
Vues des salons où étaient exposés les dessins, photographies, etc	VII	1-2

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
Introduction, par Maurice Bixio	v à ix
La Carrosserie à l'Exposition rétrospective de 1900, par Georges Kellner	1 à 24
Chaises à Porteurs, Mors, Étriers, Bossettes, par Charles de L'Écluse	25 à 32
Selles et Brides, par le Comte Maurice de Cossé-Brissac	33 à 37
La Sellerie à l'Exposition rétrospective de 1900, par Émile Bernard et Georges Roduwart	39 à 44
Les Moyens de transport depuis le xve siècle, par Hippolyte Poincelet	45 à 47
Voyages, Tourisme et Chemins de fer, par Gaston Manceaux Duchemin	49 à 55
Nomenclature générale des objets exposés	59 à 90
Bibliographie	91 à 99
Table alphabétique des Exposants	101 à 102
Table des gravures et des planches	103 à 104
Table des Matières	105

45286. — Imprimerie Lahure, rue de Fleurus, 9, Paris.